

**LES**

**ANNÉES**

**FOLLES**

**DE**

**L'AVIATION**

**L'AÉRONAUTIQUE AU CŒUR DE LA MODERNITÉ (1919-1939)**  
**24.10.2023 - 03.03.2024**

**MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE**

**PRÉ - DOSSIER DE PRESSE**

**MUSÉE**  
**AIR +**  
**ESPACE**  
AÉROPORT PARIS - LE BOURGET



## LES ANNÉES FOLLES DE L'AVIATION

### L'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939)

Exposition du 24 octobre 2023 au 03 mars 2024, au musée de l'Air et de l'Espace

À l'automne, le musée de l'Air et de l'Espace invitera le public à un voyage dans le temps. Au croisement de plusieurs disciplines, l'exposition « Les années folles de l'aviation » reviendra sur la période de l'entre-deux-guerres, où l'aéronautique est en plein essor. Elle retracera la manière dont l'avion s'est progressivement imposé dans les mentalités, transformant le rapport de l'Homme au temps et à l'espace, ainsi que son regard sur le monde et ses représentations.

L'exposition mettra en lumière toute l'influence que l'aéronautique a eu sur les arts et les arts appliqués, depuis la perspective vue d'en haut, en passant par l'adoption de nouveaux matériaux et de formes issues de l'industrie, sans oublier la traduction de la sensation de vitesse. Elle entendra également apporter une nouvelle lecture de la montée en puissance de l'avion, qui s'affirme à la fois comme moyen de transport et instrument de domination pour les grandes nations.

#### Une exposition pluridisciplinaire d'envergure

Pour sa première grande exposition temporaire à la suite du chantier de rénovation de la Grande Galerie, le musée de l'Air et de l'Espace a souhaité prolonger l'exploration du fait aérien dans la période consécutive, celle de l'entre-deux-guerres. Loin de retracer une histoire factuelle et univoque de l'aviation entre 1919 et 1939, « Les années folles de l'aviation » s'intéressera, dans une approche diversifiant les angles de vue (historique, sociétal, culturel, artistique, technique et anthropologique), plus largement au fait aérien, qui constitue un champ d'étude peu exploré dans le domaine des sciences sociales.

Clémence Raynaud et Julie Ulloa, co-commissaires, ont conçu un parcours en 8 sections. Il dévoilera tour à tour la naissance de l'aviation commerciale, les grands raids associés à la conquête du monde, la place de l'aviation dans la société des Années folles, l'influence de l'aéronautique sur les arts, le portrait des aviatrices et aviateurs entre épreuves et héroïsme, l'art de voyager, l'aviation en tant que symbole de puissance et enfin, la menace liée à l'aviation militaire.



Albert Brenet (1903-2005)  
Trafic sur les pistes  
1938  
Gouache sur papier  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenoff-T-C



Joséphine Baker sur un Breguet de la compagnie  
Air Union  
Photographie argentique  
© DR / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le  
Bourget

# LES ANNÉES FOLLES DE L'AVIATION

## L'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939)

### Les collections du musée à l'honneur

Au total, ce sont plus de 300 pièces qui seront exposées, pour la plupart conservées dans les réserves du musée de l'Air et de l'Espace, dont les collections relatives à l'entre-deux-guerres sont exceptionnelles et relèvent de catégories variées : aéronefs, affiches, jouets, tenues de vol, photographies, archives imprimées et audiovisuelles, maquettes, équipements techniques. Ainsi, l'un des enjeux de cette exposition résidera dans la mise en lumière de pièces méconnues, voire inédites, et d'acquisitions récentes.

De manière complémentaire aux pièces issues des collections du musée, « Les années folles de l'aviation » rassemblera également des œuvres provenant de collections publiques et privées, essentiellement françaises. Parmi ces institutions, le MNAM-Centre Pompidou a consenti des prêts déterminants, mais aussi le Mobilier national, le musée Air France, le musée départemental Albert-Kahn, le musée de la Parfumerie de Grasse, le musée des arts décoratifs et l'entreprise Vuitton. Les institutions et collectionneurs étrangers sollicités ont également répondu favorablement. C'est le cas du Vitra Design museum (Allemagne) et du Museo del Novecento (Milan, Italie). Ces généreux prêts ont permis de compléter la sélection dans le domaine de la peinture et du design d'avant-garde.

### Commissariat général

**Anne-Catherine Robert-Hauglustaine**, directrice du musée de l'Air et de l'Espace

### Commissariat scientifique

**Julie Ulloa**, conservatrice du patrimoine, responsable du département des collections artistiques et anthropologiques au musée de l'Air et de l'Espace

**Clémence Raynaud**, conservatrice en cheffe du patrimoine, chargée des collections d'architecture (1880-1914) au musée d'Orsay

### Contact presse

**Agence Alambret Communication**  
**Louise Comelli**  
louise@alambret.com  
01 48 87 70 77



Robert Mallet-Stevens (1886-1945)  
Affiche pour le Grand Prix de Paris  
1922  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenov-T-C



New York Times Photos  
Portrait du parachutiste Clem-Sohn équipé de sa  
tenue d'homme oiseau  
Photographie argentique  
© The New York Times / Coll. musée de l'Air et de  
l'Espace - Le Bourget



## I. NAISSANCE DE L'AVIATION COMMERCIALE

À l'issue de la Grande Guerre, de nouveaux débouchés civils doivent être trouvés pour les avions produits en masse à la fin du conflit. Dans les anciens pays belligérants dotés d'une puissance aérienne, appareils d'observation et bombardiers sont transformés en avions de transport. Les compagnies aériennes qui apparaissent dès 1919 emploient des pilotes démobilisés. Prestigieuses, les dessertes de Paris, Londres et Bruxelles attirent de rares voyageurs fortunés prêts à affronter des conditions de confort et de sécurité précaires. En réalité, les appareils sont principalement utilisés pour le transport du courrier, qui constitue la seule activité rentable des compagnies, voire leur unique vocation comme les Lignes Latécoère. Malgré d'intenses efforts de propagande, le développement du transport aérien reste dépendant du soutien financier de l'État.

### 1. Les premières compagnies aériennes

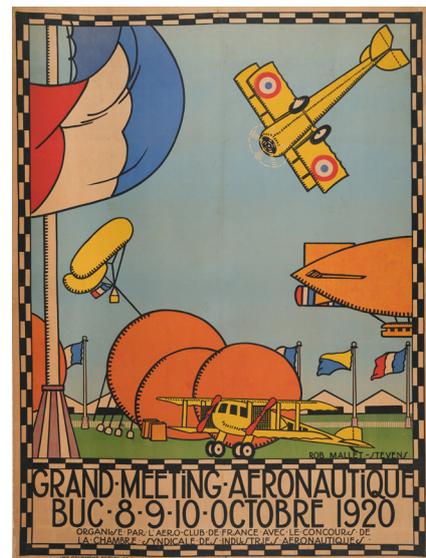
L'aviation de transport est à inventer. Constituées avec des équipements de récupération, les compagnies aériennes s'installent sur des terrains d'aviation aux infrastructures symboliques ; baraques de bois, hangars de toile. Au Bourget, les aérobuses Farman Goliath d'Air Union, côtoient sur la ligne Paris-Londres, les appareils britanniques des Imperial Airways et bientôt ceux de la Franco-Roumaine en partance pour Prague.

### 2. Le défrichage de nouvelles lignes : l'aventure de l'Aéropostale

Percevant que l'acheminement du courrier vers l'Afrique et l'Amérique du Sud constitue une opportunité commerciale, l'entrepreneur Pierre-Georges Latécoère forme le projet de relier Toulouse au Chili, via Casablanca et Dakar. Défrichant au péril de leur vie de nouveaux itinéraires, les pilotes des lignes Latécoère devenues Aéropostale en 1927, marquent durablement l'imaginaire collectif, tels Antoine de Saint-Exupéry et Jean Mermoz.

### 3. Les promoteurs de l'aviation

L'aviation de ligne peine à s'imposer dans les mentalités et les usages. En dépit d'une intense propagande portée par la presse, les salons aéronautiques et les meetings, sa viabilité économique reste fragile. Dans un contexte de crise né d'une succession d'accidents dont celui du ministre Bokanowski, la création en 1928 du ministère de l'Air, à vocation militaire et civile, suscite doutes et critiques.



Robert Mallet-Stevens (1886-1945)  
Affiche du grand meeting aéronautique de Buc  
1920  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenoff-T-C

Site historique consacré à l'aviation par Blériot en 1912, Buc accueille en 1920 un programme de festivités élaboré par l'aéroclub de France comprenant des démonstrations, des acrobaties, des tentatives de record. Par l'utilisation de formes schématisées à l'extrême et d'aplats de couleur vive cernés de noir, Mallet-Stevens invente pour cette affiche un vocabulaire graphique efficace et unique.

## II. À LA CONQUÊTE DU MONDE : LES GRANDS RAIDS

---

Au croisement des ambitions personnelles, industrielles et des enjeux patriotiques, les grands raids aériens comptent parmi les faits les plus saillants de l'entre-deux-guerres. Le caractère aventureux de ces expéditions lointaines et le courage des équipages donnent aux raids un retentissement très large. La presse se fait l'écho de ces tentatives qui, parfois, ouvrent la voie à de futures lignes commerciales. Relier New York à Paris est alors perçu comme le défi le plus difficile, par la distance et les conditions de vol au-dessus de l'Atlantique Nord. Charles Lindbergh y parvient en 1927, prouesse saluée dans le monde entier. Cet exploit transforme la perception du public américain, initiant un développement sans précédent de l'aviation commerciale outre-Atlantique.

### 1. Abolir les frontières

Par leur retentissement, les raids contribuent à la promotion de l'aéronautique et en illustrent les progrès techniques. L'aviation marchande bénéficie de cette évolution. La rapidité de l'avion et sa capacité croissante à s'affranchir des obstacles naturels réduisent les durées de voyage de manière spectaculaire. Les réseaux se déploient à l'échelle du continent européen et des métropoles vers les empires.

### 2. Vaincre l'Atlantique

Charles Lindbergh réalise le premier vol New York-Paris en 1927. Buttant contre les vents dominants, la traversée du Bourget à New York est plus difficile. Dieudonné Costes et Maurice Bellonte la réalisent en 1930. Nombreux sont les concurrents et les accidents dans cette course au-dessus de l'Atlantique. Avions alourdis par l'essence, navigation sans repères, météorologie aérienne balbutiante : traverser tient de l'exploit.



Tenue d'aviateur de raids  
1930-1935  
Cuir, textile, métal  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenov-T-C

La combinaison constitue un archétype du vêtement aéronautique. Complétée des indispensables bonnet, passe-montagne, gants, bottes et parachute, elle forme l'équipement de nombreux aviateurs de raids ou de record. Paul Codos et Henri Robida portent un ensemble de ce type lors de leur liaison Hanoi-Le Bourget de janvier 1932.



### III. ÉMANCIPATION, MODERNITÉ, VITESSE

L'entre-deux-guerres est marqué par une fascination pour la vitesse et la mécanisation dont l'avion constitue une incarnation privilégiée. Bien que le prix des billets réserve le transport aérien à une élite, l'aviation suscite un engouement populaire. Au cours des meetings aériens et par la diffusion de leurs exploits, les aviateurs perpétuent les valeurs morales qui leur sont traditionnellement associées : courage, adresse, abnégation. À côté de cet archétype, émerge la figure de l'aviatrice. Certaines pilotes de raids ou de records jouissent d'une notoriété importante, telles Maryse Bastié, Amelia Ehrhardt ou Hélène Bouchet. Même si ces femmes demeurent une exception, elles offrent aux jeunes filles un modèle d'identification nourri d'un esprit de liberté et d'indépendance propre à l'époque.

#### 1. La course aux records

Distance, vitesse, altitude, catégories masculines et féminines, le champ des records aéronautiques est vaste. En les relayant, la presse entretient un esprit de compétition opposant les pilotes comme les principales nations aéronautiques. La concurrence industrielle se joue au-delà des seuls constructeurs d'avions ; toute une filière de fournisseurs et équipementiers bénéficie des retombées de ces performances.

#### 2. Les aviatrices : l'avion comme instrument d'émancipation

L'aviation est un domaine masculin que bousculent de rares aviatrices. Quelques personnalités, en France comme à l'étranger, bénéficient d'une forte notoriété. Toutefois, le métier de pilote étant réservé aux hommes, elles sont l'exception. Leur activité se limite aux disciplines sportives que sont les raids, records et meetings. Grâce aux aviatrices, une autre image des femmes et de leur émancipation se diffuse.

#### 3. L'avion au cœur de la modernité

L'avion s'affirme comme l'un des fers de lance de la modernité. Symbole de progrès technique, de vitesse, il redéfinit le rapport entre l'espace et le temps. Affiches, jouets et objets du quotidien façonnent les représentations mentales associées à ce nouveau mode de transport riche de promesses. Mis en récit, les exploits aéronautiques, mais aussi le voyage aérien, participent à l'avènement d'une culture de masse que favorisent les techniques de diffusion modernes, en particulier le cinéma.



Fabricant Renault  
Turbocompresseur Rateau du moteur Renault type 12 FE  
France, vers 1918  
Métal, alliage d'aluminium, métal ferreux  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget / C. Semenov-T-C

La course au record suppose de trouver des solutions techniques à des obstacles physiques. Ainsi, les ingénieurs ont recherché des méthodes pour assurer aux moteurs un régime constant malgré la baisse de la pression atmosphérique dans les hautes altitudes. Développé durant la Grande Guerre, le turbocompresseur d'aviation Rateau permet de suralimenter le moteur en comprimant l'air à l'aide d'un ventilateur commandé par une turbine, elle-même mue par les gaz d'échappement du moteur. En 1919, le record d'altitude avec passager est battu, à plus de 9000 m, avec un moteur Renault 12 FE équipé de ce modèle.

## IV. RÉINVENTER LA MODERNITÉ : LES AVANT-GARDES ET L'AÉRONAUTIQUE

Dès le début des années 1920, l'aéronautique intéresse les avant-gardes, qui y voient un moyen de rompre avec les traditions artistiques d'avant-guerre. Emblématique d'un monde de performance et d'innovation technologique, l'avion porte les ferments d'une régénération de l'art, du fait de sa nouveauté même. Révélant un point de vue inédit sur le monde, les vols en avion et les photographies aériennes entraînent un basculement du regard. Peintres et photographes s'emparent de ce renversement perspectif, devenu un marqueur de la modernité. Les progrès en matière de construction aéronautique inspirent également des créateurs majeurs dans les domaines de l'architecture et du mobilier. Dès l'après-guerre, l'avion et sa haute technicité se trouvent ainsi au cœur d'un programme visant à réinventer la modernité.

### 1. Renverser la perspective, rompre avec l'ancien monde

Durant les années 1920, un nombre croissant d'artistes s'intéressent à la vue en plongée, explorée comme un moyen de rupture avec l'académisme et les canons de la photographie d'art. Signifiant la modernité, ce renversement devient un motif récurrent des avant-gardes artistiques. Au cours des années 1930, ces recherches se complexifient dans des œuvres où s'opère la disparition des repères spatiaux.

### 2. L'aéronautique, matrice d'une nouvelle modernité

Axés sur la recherche de matériaux résistants et sur l'aérodynamique, les progrès réalisés dans la conception des avions convergent avec les préoccupations d'un certain nombre d'architectes et de designers qui fondent, en 1929, l'Union des Artistes Modernes (UAM). Parmi les initiateurs de ce mouvement figurent des créateurs dont l'intérêt pour l'aéronautique est avéré, tels Robert Mallet-Stevens, Le Corbusier, Marcel Lods, ou encore Jean Prouvé.



Cellule de l'avion Caudron C.714-R sans train d'atterrissage ni moteur  
Issy-les-Moulineaux, 1938-1939

Structure en bois de hêtre, bouleau, spruce et limbo assemblés et collés, carénage et capots en magnésium chaudronné et duralumin rivetés et vissés, peinture refaite

© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget / C. Semenoff-T-C

La période de l'entre-deux-guerres est un intense moment de recherches et d'innovations. L'évolution de la construction aéronautique, marquée par l'usage croissant du duralumin et par l'application de principes aérodynamiques, entraîne l'avènement de formes organiques enveloppante dont le Caudron 714-R est une production emblématique. Avion conçu pour remporter des concours de vitesse, il associe une ligne profilée, des surfaces polies, et un poids réduit au minimum.



## V. AVIATRICES ET AVIATEURS

L'aviateur des années 1920 est exposé au froid et aux éléments à bord de son avion doté d'un cockpit à ciel ouvert, à peine protégé par ses vêtements de cuir. Mais sa stature de héros, au-delà de ses capacités physiques, est liée aux exceptionnelles qualités morales qu'on lui prête : courage, abnégation face au danger, esprit d'équipe. La figure de l'aviateur esquisse ainsi le modèle d'un « homme nouveau » capable de régénérer une société pensée comme décadente. Jean Mermoz, que ses exploits, sa personnalité et sa beauté distinguent particulièrement, constitue un archétype de ce nouvel individu. Associés à une quête de l'absolu, ces hommes tendent à être politisés à partir des années 1930, et pas seulement dans les régimes totalitaires.

### 1. Le corps à l'épreuve

Afin de ménager aux pilotes une bonne visibilité, capitale pour s'orienter et pour manœuvrer l'avion, les cockpits sont à ciel ouvert. Ainsi exposés au vent, au froid et aux éléments, dont ne les abritent que leurs vêtements de vol superposés, les équipages vivent dans un bruit de moteur parfois infernal. Répandus dans les années 1920, les habitacles découverts tendent à disparaître avec l'adoption des fuselages entièrement clos.

### 2. Le mythe de l'aviateur

Dans le droit fil de la célébration des combattants de la Grande Guerre, certains pilotes du temps de paix sont érigés en personnages héroïques. Une mythologie autour de l'aviateur s'élabore et nourrit le concept de « l'homme nouveau », seul capable, par son idéalisme, ses qualités physiques et morales, de régénérer une société en déclin. Cette figure convient particulièrement aux idéologies totalitaires.

### 3. Focus Jean Mermoz

Jean Mermoz (1901-1936), figure tutélaire des équipages de l'Aéropostale, puis chef pilote de la compagnie Air France, apparaît de son vivant comme une légende. La première liaison Saint-Louis-du-Sénégal-Natal (Brésil), le 12 mai 1930, compte parmi ses exploits. Sa disparition dans l'Atlantique Sud fait de celui que l'on surnomme « l'Archange », un motif largement décliné dans les arts et la culture.



New York Times Photos  
Portrait du parachutiste Clem-Sohn équipé de sa tenue d'homme oiseau  
Photographie argentique  
© The New York Times / Coll. musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget

La fascination pour le vol conduit les pilotes à repousser toujours plus loin les limites du matériel et du corps humain. Diverses disciplines de vol se développent : la course de vitesse, la course de durée, la voltige, la chute libre etc. Le parachutiste américain Clement Joseph Sohn est ici photographié dans sa tenue de vol d'homme-oiseau qu'il porte lors de ses chutes libres ; la tenue est équipée d'un parachute qu'il déploie après avoir plané sur la majeure partie de sa chute.

## VI. UN NOUVEL ART DE VOYAGER

---

Peu nombreux et choyés, les voyageurs aériens sont auréolés d'un prestige qui résulte autant du prix des billets que des représentations à la mode : prendre l'avion, c'est être de son temps et vivre une aventure entre privilégiés. Le transport aérien est avant tout promesse de vitesse, gain de temps par rapport au chemin de fer et aux liaisons maritimes. La part d'imprévu est importante : les conditions météorologiques occasionnent des retards et peuvent empêcher de décoller ou d'atterrir. Les limitations techniques obligent encore à voler bas, dans le mauvais temps et les turbulences. Toutefois, l'instrumentation et le balisage des routes aériennes autorisent le développement du vol de nuit rendant l'aviation encore plus compétitive par rapport aux autres modes de transport, particulièrement en Amérique du Nord.

### 1. Le développement du transport de passagers

Les progrès techniques, le développement des routes aériennes et une meilleure acceptation sociale du voyage aérien permettent aux compagnies d'asseoir une notoriété. Face à la crise économique de 1929, le ministre de l'Air Pierre Cot réorganise l'aéronautique civile française en 1933. La compagnie nationale Air France est ainsi créée, regroupant Air Orient, Air Union, la Société générale de transports aériens, la Cidna et l'Aéropostale.

### 2. L'expérience du vol

Les avions de ligne sont rarement confortables avant le milieu des années 1930. Les conditions de voyage s'améliorent grâce à la réduction du bruit, des vibrations et à l'adoption d'une ventilation efficace. Les choix décoratifs participent à la réduction du stress des passagers. En Europe, ceux-ci sont confiés à un barman, tandis qu'aux Etats-Unis d'Amérique, les compagnies aériennes emploient des hôtesses.



Ottomar Anton (1895-1976)  
Traversez l'Atlantique en deux jours  
1936  
Affiche  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenoff-T-C

Le zeppelin LZ 127 effectue le premier vol transatlantique de passagers dès 1928, et ce jusqu'en 1937, assurant à l'Allemagne la suprématie du transport sur ce parcours. L'appareil est utilisé comme outil de propagande par le parti nazi à partir de 1936. L'affiche met spectaculairement en scène à la fois la volonté d'emprise idéologique sur le monde et l'assurance d'une maîtrise technique permettant une traversée de l'Atlantique en 2 jours. L'efficacité graphique tient au talent d'Ottomar Anton qui a rejoint le NSDAP dès 1933 et s'est illustré par de nombreuses affiches de propagande pour la Waffen-SS.



## VII. AVIATION ET PUISSANCE

Militaire ou civile, l'aviation constitue un outil de propagande au service du rayonnement des États. Le long des lignes coloniales, les Imperial Airways et Air France assoient la domination des métropoles, quand le *Zeppelin* arbore les couleurs de l'idéologie nazie au-dessus de l'Atlantique. Relevant d'un type de bâtiment inédit, les nouveaux aéroports – Le Bourget, Berlin-Tempelhof, Liverpool – sont conçus pour rationaliser le flux de passagers et d'avions. Porte d'entrée des pays, ces projets architecturaux s'inscrivent dans un réaménagement de l'espace urbain. Monumentales, ces réalisations servent à la mise en scène de l'exercice du pouvoir, en particulier dans les États totalitaires qui organisent, à l'attention du public massé dans les tribunes, des démonstrations de l'excellence de l'aviation militaire.

### 1. L'aviation au service de l'impérialisme

L'aviation commerciale constitue pour les empires le moyen d'accroître leur emprise sur le monde. De nombreuses compagnies aériennes répondent aux visées impérialistes des nations. Leurs affiches publicitaires valorisent ce récit en mobilisant un imaginaire exotique des colonies. La présence de l'aviation militaire coloniale permet non seulement d'unifier de grands territoires, mais aussi de contrôler des populations éloignées.

### 2. Les aéroports, étendards de la puissance aéronautique des nations

Dans un contexte de montée des tensions internationales, la construction des aéroports de Berlin et du Bourget apparaît comme une démonstration de puissance de nations rivales. L'avant-garde architecturale s'empare de ces programmes nouveaux, répondant à des besoins fonctionnels inédits. Toutefois, l'édification de l'aéroport du Bourget, motivée par l'Exposition Internationale de 1937 répond avant tout à une volonté de prestige.

### 3. L'avion, métaphore du pouvoir

L'expression de la puissance des états se joue notamment dans l'image. Incarnation de la modernité, l'avion devient un symbole privilégié pour les régimes totalitaires. Le point de vue surplombant illustre une domination, tant physique que morale, sur les peuples et les territoires. Le mouvement *Aeropittua* de l'Italie mussolinienne portait le chef, « pilote suprême », dans la toute-puissance de la contre-plongée.



Albert Brenet (1903-2005)  
*Trafic sur les pistes*  
1938  
Gouache sur papier  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenoff-T-C

Le peintre Albert Brenet, nommé en 1936 à la fois peintre de la marine et peintre de l'air, traduit de manière extrêmement vivante l'animation qui règne sur les pistes de l'aéroport du Bourget tout récemment entré en service.

## VIII. LA MENACE AÉRIENNE

---

Dans un contexte de montée des périls, l'industrie aéronautique de l'entre-deux-guerres est essentiellement soutenue par les commandes militaires. L'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler en 1933 précipite le réarmement de l'Allemagne, devenu officiel en 1935. La perspective de la guerre s'impose à tous. L'aviation y prend une nouvelle place, soutenue par des théoriciens comme le général italien Giulio Douhet (1869-1930) dont la doctrine du bombardement stratégique séduit nombre d'états-majors. La menace aérienne trouve un écho dans les représentations, y compris dans la science-fiction à travers les ouvrages du futurologue britannique Herbert George Wells (1866-1946). Dès 1937, l'expérimentation de l'aviation allemande au détriment de la population de Guernica donne à ces motifs de peur une brutale confirmation.

### 1. Montée en puissance de l'aviation militaire

Le dynamisme de l'aéronautique commerciale allemande suscite des craintes. Les observateurs considèrent que l'expertise acquise par ses constructeurs risque d'être mobilisée pour la constitution d'une flotte d'avions puissamment armés, rapides et à grand rayon d'action. Les théories militaires accordant une place stratégique à l'aviation s'élaborent et se diffusent à l'image du traité *La maîtrise de l'air* (1921) de Giulio Douhet.

### 2. Le bombardement des villes : du fantasme à la réalité

Le souvenir des bombardements de la Grande Guerre alimente les peurs. Le principal danger perçu porte sur des gaz largués depuis des avions, entraînant l'organisation d'exercices à destination des populations urbaines. Au mois d'avril 1937, cette anticipation se heurte à une autre réalité : ce sont des bombes classiques que la légion Condor allemande et l'aviation italienne font pleuvoir sur la ville de Guernica (Espagne).

### 3. La marche vers la guerre

En Union Soviétique, en Allemagne et en Italie, les efforts développés en faveur de l'aviation légère permettent de constituer une réserve de pilotes mobilisable. De même, en France, le mouvement de l'aviation populaire est une réponse à la nécessité de former rapidement des pilotes. La guerre semble désormais inévitable et la menace aérienne imprègne la société jusque dans le quotidien des enfants par le biais des jouets.



Avion-jouet Supermarine Spitfire  
Grande-Bretagne, vers 1938  
Métal peint  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenov-T-C

La production de jeux et jouets mettant en valeur l'avion de chasse, le bombardier, participe dès l'entre-deux-guerres d'un processus de banalisation de la violence de guerre par le rabaissement de l'échelle de la terreur à un niveau ordinaire et acceptable, suivant la thèse de l'historien George L. Mosse (1918-1999). Le Supermarine Spitfire est un chasseur très utilisé par la Royal Air Force durant la deuxième guerre mondiale.