

✈ VISITE AU Musée de l'Air et de l'Espace

Les Anciens de l'AAM et de l'ANAFACEM d'Ile de France se sont retrouvés le Jeudi 5 Novembre 2009 au Musée de l'Air et de l'Espace, sur le site de l'ancien aéroport du Bourget.

Cinquante et un membres des deux délégations d'Ile-de-France se sont rendus Porte d'Orléans, pour un trajet commun en car vers le musée aéronautique le plus ancien du monde et dont le thème les réunissait particulièrement. Un sympathique apéritif avait été organisé dans une salle située au cœur du musée. Au sortir de la salle, notre groupe de retraités a croisé les élèves d'une classe de CM2 qui allaient, à leur tour, y prendre leur repas : quel plaisir ce mélange des générations en un même lieu ! Un repas, convivial et aux discussions animées, a ensuite été partagé en face de la maquette d'Ariane V et d'un exemplaire d'un Boeing 747 aux couleurs d'Air France.

Puis c'est en trois groupes menés par des guides de l'AAMA – Association des Amis du Musée de l'Air – que nous avons pu découvrir (ou re-découvrir) un nombre impressionnant de trésors présentés chronologiquement dans des halls consacrés chacun à une période de l'histoire de l'aviation.

Créé à Meudon au lendemain de la première guerre mondiale, le musée de l'Air et de l'Espace s'est installé au Bourget en 1975. Depuis l'ouverture en 1987 de la Grande Galerie où sont exposés les appareils les plus anciens, il présente une collection de près de 180 appareils retraçant l'épopée aérospatiale, du premier plus "lourd que l'air", le planeur de Massiat-Biot (1879), à la fusée Ariane V.

➔ Dans l'aérogare, la Grande Galerie :

Dans le bâtiment réaménagé de l'ancienne aérogare du Bourget, la Grande Galerie, longue de plus de 200 m, accueille une collection unique au monde d'avions anciens authentiques.

Ce sont d'abord les machines volantes des pionniers de l'aviation : Santos-Dumont, Farman, Blériot, Fabre, Garros. On y découvre, en particulier, le Massiat-Biot, le Voisin Farman I, le Blériot XI, le Morane-H, le Caudron GIV, le Deperdussin, les avions de la guerre 14-18, une nacelle de Zepplin et bien d'autres avions originaux.



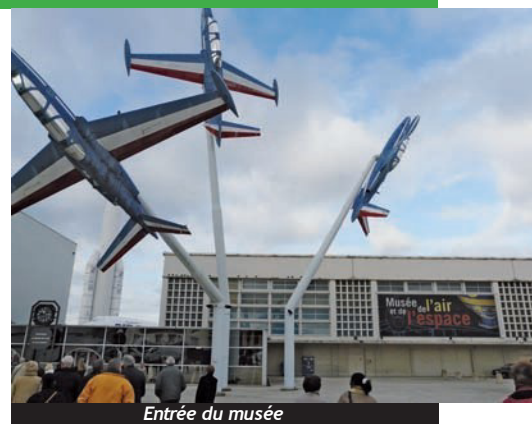
Avion de guerre 1914-1918



Planeur de Massiat-Blot

Commentaires du guide :

C. Ader réalise, en 1890, quelques sauts de puce avec l'un de ses engins mais, devant le scepticisme des pouvoirs publics qui refusent de lui accorder des subventions, il détruit tous les modèles qu'il a fabriqués : le seul exemplaire rescapé est exposé au Musée des Arts et Métiers. En 1902, deux mois après son premier vol, l'un des frères Wright s'installe près de Paris et produit les premiers avions sur lesquels vont s'initier les Blériot et autres Santos Dumont. Ceci peut expliquer l'envol de l'industrie aéronautique française de cette époque qui fut leader jusqu'au début de la seconde guerre mondiale. Le Bourget a fêté en 2009 le centenaire de son premier salon aéronautique (premier au monde) ; 1909 est aussi l'année de la première traversée de la Manche par Louis Blériot.



Entrée du musée

Maquettes fusée Ariane et Boeing 747



La seconde partie de cette Grande Galerie présente les appareils des As de "14-18" et raconte le développement et le rôle prépondérant de l'aviation dans la grande guerre.

Tous les appareils exposés sont des originaux que ces hommes émérites ont pilotés ou manipulés : avions et matériels d'aérostation, moteurs et hélices, armements, ainsi que des reliques, archives et tenues anciennes.

Commentaires du guide :

Initialement, l'aviation était destinée à l'observation des champs de bataille et, notamment, au guidage de l'artillerie au sol ; cela était le cas du Caudron G3 et du Farman XI. Ce rôle, auparavant tenu par des dirigeables (rapidement abandonnés pour leur trop grande vulnérabilité) avait été rempli, dès 1911, par des séries de cerfs-volants captifs, reliés et placés en cascade, permettant d'élever une nacelle dans laquelle avait pris place un observateur.*

Puis, très vite, les combats aériens ont commencé et la première victoire aérienne fut remportée par Frantz et Quénault, le 5 octobre 1914, sur un appareil semblable au Voisin présent ici. C'est à Verdun, en février 1916 que naît la chasse aérienne.

**A noter que le père de notre ami AAM Jean Le-fevre, présent à la visite, a été un des précurseurs dans le domaine des cerfs-volants captifs.*

Outre ces appareils historiques, on trouve aussi la reconstitution d'une "baraque Adrian", structure en bois démontable, abritant les aviateurs à leurs moments de détente. Leur vie quotidienne y est évoquée, avec ce qu'elle comporte de camaraderie sur les terrains d'aviation et de dangers dans le ciel.

En 1917, les pilotes utilisent encore des appareils dépassés mais, petit à petit, sont construits les avions de la victoire : Spad et Breguet XIV. L'aéronautique maritime se développe également : ballons captifs à bord des navires, dirigeables et hydravions pour lutter contre les sous-marins et accentuer le blocus des mers. La nacelle arrière du Zeppelin LZ 113 domine de façon spectaculaire cet espace.

Commentaires du guide :

La muséographie met en évidence l'évolution considérable entre les avions utilisés lors du début de la première guerre mondiale, en toile et en osier avec une ossature en bois, le pilote se tenant debout, la mitrailleuse sur l'épaule, et ceux de 1918, en acier, la mitrailleuse fixée à la carlingue, tirant à travers l'hélice, en synchronisation avec son mouvement, et pourvus, pour les derniers, d'une possibilité de transmission radio.

Une anecdote amusante :

Jusqu'au milieu des années 20 (période de création de l'armée de l'air), les pilotes militaires appartenaient à la cavalerie. C'est de là que vient la montée à gauche dans un avion, comme sur un cheval, ce qui est encore le cas sur les avions actuels !

➔ **Les autres halls visités :**

Après cette extraordinaire galerie, nous avons découvert, dans un ordre différent selon les groupes, d'autres halls, ouverts sur les pistes de l'ancien aéroport, retraçant progressivement la conquête de l'air de l'entre-deux guerres à nos jours.

Le hall de l'entre-deux guerres comprend des appareils militaires, avions de chasse, de voltige et... de records, prototypes et hélicoptères, les principaux avions de combat de l'Armée de l'Air depuis les années 50 et une maquette pédagogique du Mirage F1.

On y trouve aussi les premiers transporteurs civils comme, entre autres, le Farman "Goliath" et le Breguet "Point d'Interrogation".

Dans le hall suivant, les plus beaux avions de la Seconde Guerre Mondiale sont présentés. Outre le Dakota (appelé également DC3 ou C47), aménagé pour être visité à l'intérieur, on y voit des avions emblématiques comme le si célèbre Spitfire MK16, les Polikarpov, le Chaïka, l'unique exemplaire du YAK 3, le Marauder B26, le Dewoitine, ... et de nombreux autres avions aux noms illustres.

Que de oh ! et de ah ! lorsque, tous placés devant un splendide stato-réacteur désossé mais tout sombre, celui-ci s'est brusquement illuminé grâce à un flash, puis à une cascade de flashes, nous permettant ainsi d'en apprécier la merveilleuse structure en dentelle ! La technique et l'art ne sont parfois pas si éloignés...

Dans le Hall Concorde sont exposés le majestueux prototype 001 du Concorde, avion ayant exécuté 397 vols d'essais et 812 heures de vol, dont 255 supersoniques, et le Concorde Sierra Delta, appareil supersonique commercial



Maraudeur B26



Statoréacteur



Concorde d'Air France

d'Air France détenteur de plusieurs records de vitesse et qui est aussi l'un des derniers Concorde Air France à avoir volé (en 2003). L'année 2009 fête le 40^e anniversaire du 1er vol d'un Concorde (1969).

*Commentaires du guide :
Le Concorde est un agrandissement
de l'avion Bombardier Mirage IV,
notamment pour le dessin
de ses ailes. Le prototype est
légèrement moins grand
que ne le sera l'appareil de série.*



Hall de l'espace

Enfin, un parcours dans l'immense hall de 2500 m² de l'Espace fusées, satellites et engins spatiaux, nous a permis de mieux appréhender l'histoire et les enjeux de la conquête spatiale. Toute son histoire y est retracée, de Tsiolovski à Jean Loup Chrétien, de Spoutnik à Voya-

ger, des fusées V2 à Ariane 5 en passant par Apollo et même par un magnifique vaisseau Soyouz tout transparent et dont on peut "apprécier" l'étroitesse de l'habitacle.

C'est dans l'espace d'accueil que les trois groupes qui avaient déambulé en ordres distincts pour ne pas se gêner, se sont retrouvés.

Un musée d'une telle richesse ne peut, comme de nombreux autres, être visité en une après-midi mais quel plaisir d'avoir vu, parfois même touché, ces "objets" mythiques, d'avoir mieux perçu le rôle prépondérant tenu par l'aviation lors des guerres mondiales et reconstitué, à travers son aventure aéronautique, l'histoire de notre pays au siècle dernier !

Nous sommes, bien sûr, ressortis avec un petit pincement d'insatisfaction : trop vite, tant de choses à voir ou à approfondir, ... Mais nous reviendrons, nous revisiterons calmement ce que déjà nous avons pu approcher, nous explorerons les quelques salles non visitées : l'aéro-bulle qui abrite l'Alouette III de la Sécurité Civile face au Canadair, le hall des voilures toumantes qui fait la part belle aux hélicoptères devenus si familiers dans le paysage aéronautique civil et militaire et où on peut trouver aussi toute une variété de machines

étranges illustrant le génie humain (hélicostat, autogire, planeur à voilure toumante tracté par un sous-marin, ...), le hall des prototypes français, l'espace Saint-Exupéry avec les pièces de l'avion du pilote. Il y aura à entrer dans les avions du tarmac extérieur, ou aussi à voir la salle des maquettes, les nombreux aéronefs en réserve et non encore exposés, ou encore l'atelier de restauration. Mais là, c'est une autre histoire, le public, n'y est, en principe, pas admis !

Cette visite a pris un caractère particulier du fait du lien entre son thème et l'ancienne profession des participants. Chacun, techniquement averti, s'est émerveillé devant les appareils, posant parfois au guide des questions si pointues qu'elles le laissaient perplexe ! Le long retour en car qui a clos la journée (merci aux encombrements parisiens !) a permis enfin de laisser libre cours aux commentaires et à des évocations passionnantes s'appuyant parfois sur des souvenirs bien lointains.

..... / FRANÇOISE TARDIEU

*Crédit photo : Françoise Tardieu
et Jean-Claude Marciacq*