MUSÉE
AIR + ESPACE
AÉROPORT PARIS – LE BOURGET

Verdun
La Guerre Aérienne

DOSSIER DE PRESSE

EXPOSITION

du 15 octobre 2016
au 28 janvier 2017

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

www.museeairespace.fr

SHD Service historique de la Défense

CENTENAIRE 1914 1918

© DR / Coll. musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget

Le Nieuport XI "Bébé" est le principal avion utilisé par les unités de chasse françaises à Verdun. L'exemplaire du musée est repeint aux couleurs de l'avion du commandant de Rose.

© Musée de l'Air et de l'Espace / A. Fernandes

SOMMAIRE

4 Éditorial de Catherine Maunoury

5 Fiche technique de l'exposition

6 Présentation de l'exposition

10 Séquences de l'exposition

14 Publication

15 Le musée de l'Air et de l'Espace

17 Remerciements

18 Informations pratiques / Contacts

ÉDITORIAL

Une Voie sacrée trop oubliée, celle des airs.

© F. Rondot/cd93

Elle aurait dû être « la der des ders », cette guerre commencée durant l'été 1914 ; elle a malheureusement été suivie par d'autres qui ont rivalisé avec elle en nombre de soldats et de moyens techniques engagés, en affrontements titanesques, en épaisseur des nuits et des brouillards qui, débordant les fronts, ont recouvert les populations du monde entier. Elle aurait dû être la dernière… Pour autant, il faut bien reconnaître qu'elle a donné naissance à des réalisations humaines que seuls des visionnaires audacieux auraient pu ou avaient su concevoir. L'aviation militaire est l'une d'entre elles.

« Sera maître du monde qui sera maître du ciel » : qui, en 1914, prenait vraiment au sérieux le mot de Clément Ader ? Quelques militaires qui s'intéressaient à l'art naissant des plus lourds que l'air… à moins qu'il ne s'agisse d'aviateurs « accidentellement » militaires ? En tout cas, ils rencontrèrent bien des difficultés à convaincre leur hiérarchie de la justesse des propos d'Ader et de la possibilité de les mettre en œuvre. Et puis ce fut la bataille de Verdun.

Celle qui est parfois considérée comme la plus terrible bataille que l'humanité ait connue (et personne ne saurait en être fier) ne fut pas seulement celle des soldats, enterrés dans les tranchées, parfois jusqu'à la mort ; elle fut aussi celle des aviateurs. Nous nous devions de raconter leur histoire. À leur mémoire et par reconnaissance.

Mais *Verdun, la guerre aérienne*, notre nouvelle exposition, nous entraîne plus loin que le seul récit historique des faits d'armes de ces pilotes devenus les nettoyeurs du ciel de Verdun, de leurs exploits, de leurs souffrances. Car, il faut le reconnaître, la bataille qui s'est livrée au-dessus de Verdun a souvent été oubliée ou, pour le moins, insuffisamment racontée. Il fallait donc, pour faire mémoire, prendre du recul, de la hauteur vis-à-vis des récits habituels et, surtout, de leurs silences. Il fallait atténuer la seule renommée de ces charmeurs de nuages, qui affrontaient le danger dans leurs machines volantes, aussi vite conçues que construites et, souvent malheureusement, détruites. Il fallait raconter comment Verdun avait vu naître les premières véritables escadrilles et, ce faisant, les premières briques d'une armée de l'air qui, en France, ne naîtrait officiellement qu'en 1933.

La bataille aérienne de Verdun n'a pas seulement donné raison à Clément Ader ; elle a aussi contraint les militaires et les pilotes, les ingénieurs et les entrepreneurs à innover dans le domaine des techniques, des tactiques aussi bien aéronautiques qu'industrielles. À Verdun, l'aviation change de pas et, oserais-je dire, se prépare déjà à entrer dans l'ère dont nous sommes les héritiers et les bénéficiaires.

Il nous fallait donc raconter la vraie histoire des aviateurs de Verdun.

Catherine Maunoury
Directrice du musée de l'Air et de l'Espace
Double championne du monde de voltige aérienne

FICHE TECHNIQUE

Dates
15 octobre 2016 - 29 janvier 2017

Lieu
Musée de l'Air et de l'Espace
Aéroport de Paris-Le Bourget

Horaires
Du mardi au dimanche, 10h00-17h00

Tarifs
Visite libre : 7€ / réduit 4€ *(Hors scolaires)*
Visite guidée (sur réservation) **: 14€ / réduit 11€** *(Hors scolaires)*

Commissariat
Gilles Aubagnac, chef du service des collections
Clémence Raynaud, conservateur du patrimoine

Surface
400 m²

Pièces exposées
170 environ

Publication
Ouvrage collectif illustré, 208 p.
Prix public : 29,90€ TTC

Visites guidées
Possibilités de visites guidées
(et visites presse sur demande)

Contact presse
Pascale Nizet
T/+33 1 49 92 70 16
M/+33 6 03 74 18 42
pascale.nizet @ museeairespace.fr

© musée de l'Air et de l'Espace / A. Fernandes

PRÉSENTATION

La mémoire de la bataille de Verdun reste fondamentalement associée à la guerre de tranchées et aux souffrances des poilus. Or, cette bataille emblématique marque aussi les véritables débuts de la guerre aérienne, qui va puissamment contribuer à la totalisation du conflit.
Mettant en confrontation, pour la première fois, des objets et des documents majeurs grâce aux prêts consentis par de nombreuses institutions, l'exposition montre comment cette bataille aérienne inaugure une nouvelle ère de l'histoire des conflits au XXe siècle.

Le parti pris : une mise en perspective de la guerre aérienne, du front à l'arrière

Le parcours propose une lecture renouvelée de la bataille aérienne essentiellement étudiée, jusqu'ici, d'un point de vue aéronautique et militaire. À l'opposé d'une histoire évènementielle, l'exposition cherche ainsi à diversifier les angles d'approche (technique, industriel, culturel, sociétal, anthropologique, etc.), de manière à mettre en lumière les multiples dimensions d'une bataille qui marque un tournant dans l'histoire de la Grande Guerre.

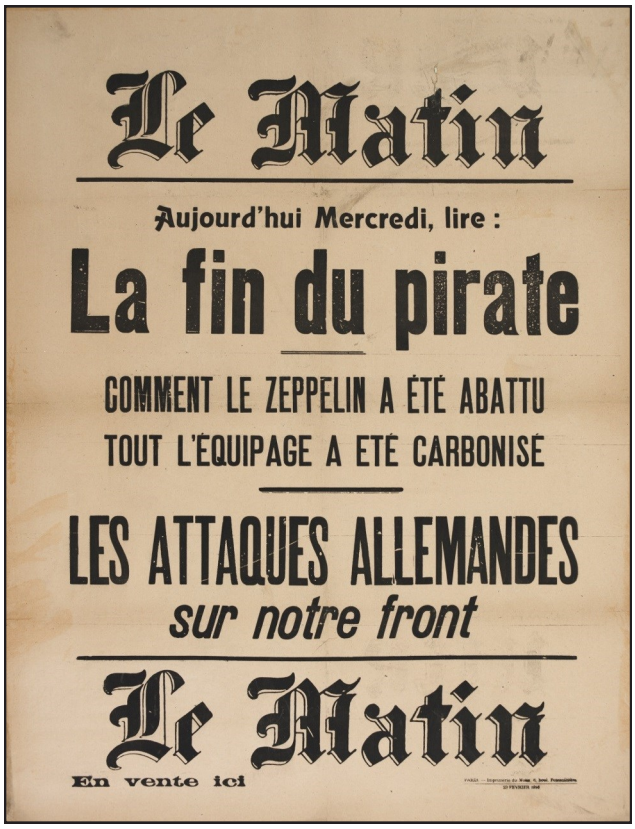
À Verdun, pour la première fois, deux flottes de combat s'affrontent de manière organisée pour s'assurer la maîtrise du ciel sans laquelle l'efficacité des opérations terrestres est désormais impossible. Cet affrontement, qui peut à juste titre être considéré comme la première bataille aérienne de l'histoire, est en particulier marqué par l'essor de la chasse évoqué, dans le parcours, autour du premier chasseur français produit en masse. Questionnant le rôle et le poids réel de l'aéronautique dans la bataille de Verdun, l'exposition souligne les mythes et les réalités d'un tournant militaire précipité par les moyens considérables mobilisés par l'armée allemande en février 1916.
À la lumière d'un réexamen des sources, celui-ci apparaît à la fois complexe, difficile et particulièrement coûteux en vies humaines. Mis en œuvre dans la hâte, l'emploi en masse de l'aviation française entraîna en effet des pertes sans précédent dans l'histoire de l'aéronautique.

Le Nieuport XI est le premier avion de chasse français produit et utilisé en masse. Plus performant que le Fokker, cet avion permet à l'aviation française de reprendre l'avantage pendant la bataille de Verdun. Cet exemplaire unique au monde, exposé dans la grande galerie du musée de l'Air et de l'Espace, sera exceptionnellement déposé et présenté dans l'exposition.
© DR / Coll. musée de l'Air et de l'Espace

Au-delà des aspects militaires, l'exposition met aussi en lumière des aspects méconnus de la bataille aérienne de Verdun. L'année 1916 est notamment marquée par une escalade de bombardements meurtriers sur des villes ouvertes, de part et d'autre du front. Dans une logique de terreur, ces raids signifient à la population ennemie toute entière qu'elle est susceptible d'être frappée. Menaçant directement les civils, l'arme aérienne contribue ainsi à instaurer une guerre d'ordre psychologique qui touche toutes les sociétés impliquées.

Ces bombardements constituent un sujet dominant dans la presse, qui réserve à la guerre aérienne une place de plus en plus substantielle en 1916. En explorant différentes formes de propagande, l'exposition met en évidence, dans une approche inédite, le retentissement médiatique de ce nouveau type de guerre. Investie d'un rôle à la fois politique et psychologique, annihilant la limite traditionnelle entre le front et l'arrière, la nouvelle arme s'affirme, en 1916, comme un puissant instrument de la totalisation du conflit.

En s'attachant à diversifier et à renouveler les angles de vue, l'exposition se présente ainsi, en filigrane, comme une réflexion visant à sensibiliser les jeunes publics à la pluralité des approches et au caractère évolutif du discours historique, voire à ses oublis.
L'étude de l'histoire étant sans cesse renouvelée en fonction des questionnements et des centres d'intérêt des historiens, le parcours est conçu de manière à illustrer différentes manières de comprendre la bataille aérienne.



Affiche : *Le Matin. La fin du pirate*, février 1916, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 999.8.85. Diffusée par le quotidien *Le Matin*, cette affiche témoigne du retentissement médiatique des raids de Zeppelin sur des villes ouvertes durant l'année 1916.
© Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget / F. Cabeza

Le parcours

S'appuyant sur des documents et des objets d'une grande variété typologique, l'exposition s'articule autour de deux pièces emblématiques : le premier avion de chasse français produit en masse (Nieuport XI, musée de l'Air et de l'Espace) et la voiture de sport de Georges Guynemer (Compiègne, musée national de la Voiture).

Déployé dans les nouvelles salles d'exposition temporaire du musée de l'Air et de l'Espace, le parcours met en présence, pour la première fois, des pièces et des témoignages majeurs issus de nombreuses institutions (liste des prêteurs page suivante). Une majorité d'entre eux est inédite ou n'a jamais été exposée. En cohérence avec le parti pris de l'exposition, le choix des objets obéit à une grande diversité : archives militaires, armes, moteurs, photographies, tenues d'aviateurs, images de propagande, jeux, manuels scolaires et guides touristiques de l'entre-deux-guerres illustrent les multiples aspects de la guerre aérienne et la mémoire de la bataille de Verdun.

Pour la première fois, l'exposition met en confrontation deux témoignages uniques de l'essor de la chasse : le Nieuport XI, dont les escadrilles étaient principalement équipées à Verdun, et la torpédo Sigma que Georges Guynemer se fait construire en 1916. Ils constituent les temps forts d'un parcours qui prend en compte l'arrière tout autant que le front, dans une démarche visant à matérialiser le caractère total de la guerre aérienne.

Torpédo Sigma ayant appartenu à l'as Georges Guynemer, 1916. Compiègne, musée national de la Voiture, inv. CMV 256.
Construite spécialement pour Guynemer, cette voiture de sport est le témoignage le plus emblématique de l'aura grandissante des as, combattants d'un nouveau genre incarnant des valeurs où priment la vitesse, le culte de la performance et l'audace mécanique.
© Réunion des musées nationaux / D. Arnaudet.

Organismes prêteurs

Bibliothèque de documentation internationale contemporaine (BDIC), Paris

Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS)

Historial de la Grande Guerre, Péronne

Musée de l'Armée, Paris

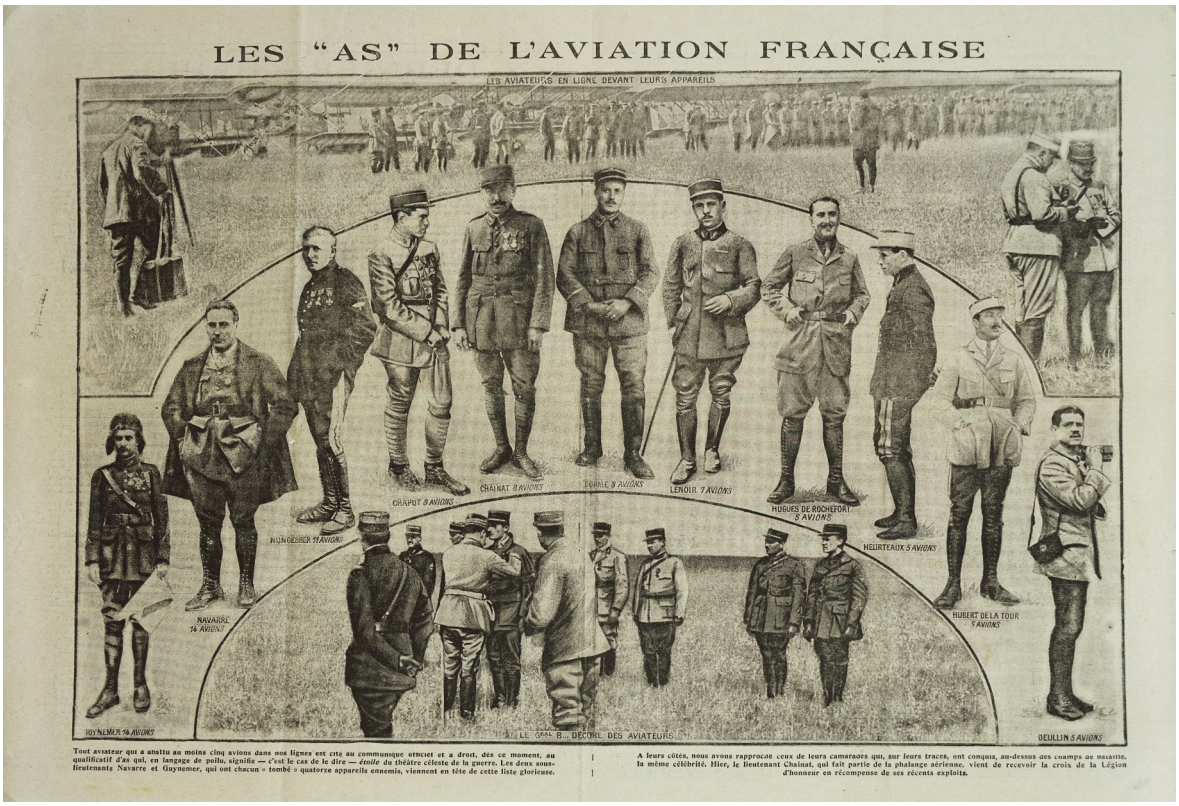
Musée de l'École supérieure du professorat et de l'éducation (ÉSPÉ), Troyes

Musée de la Grande Guerre du pays de Meaux

Musée national de la Voiture, Compiègne

Musée Nissim de Camondo, Paris

Service historique de la Défense.



Revue « Excelsior » du 5 septembre 1916.
© DR / musée de l'Air et de l'Espace

SÉQUENCES DE L'EXPOSITION

SÉQUENCE 1
La guerre aérienne dans l'histoire et la mémoire de la bataille de Verdun

Bien qu'elle marque les véritables débuts de la guerre aérienne, cette bataille demeure à l'arrière-plan (quand elle n'est pas simplement absente) dans l'abondante bibliographie consacrée à Verdun. Plus largement, l'aviation et les aviateurs apparaissent comme les parents pauvres de la mémoire de la bataille, dominée par le souvenir des poilus.
Dans une démarche didactique introduisant la notion d'historiographie, l'exposition commence par s'interroger sur cette absence, qui s'observe non seulement dans la littérature historique, mais aussi dans les manuels scolaires et les guides liés au tourisme de mémoire. En réponse à ce questionnement, cette première séquence montre comment les stéréotypes attachés aux aviateurs, héroïsés et médiatisés, apparaissent à l'opposé des représentations dominantes traditionnellement associées à la bataille de Verdun, qu'il s'agisse de la guerre de tranchées, des souffrances des poilus ou de la mort de masse. Logiquement, les combattants de l'aéronautique se sont trouvés exclus d'une mémoire construite principalement par et pour les fantassins.

SÉQUENCE 2
La lutte pour la supériorité aérienne

Créée dès 1915 pour protéger les activités de reconnaissance aérienne et empêcher celles de l'ennemi, la chasse connaît une évolution décisive durant les premiers mois de la bataille de Verdun, marqués par la mise en application d'une nouvelle doctrine d'emploi : l'offensive à outrance. Celle-ci repose sur des escadrilles composées des meilleurs pilotes, chargées de patrouiller dans le ciel en permanence. Alors que l'intérêt militaire de l'aviation tardait à être pleinement reconnu par le haut commandement français, l'offensive allemande du 21 février 1916 provoque une prise de conscience : la supériorité aérienne est désormais considérée comme une nécessité à la fois tactique et stratégique. Dès la fin février, une lutte acharnée s'engage entre les belligérants.

« Farman F 40 – Avion torpilleur », planche d'un album de photographies, mai 1916, musée de l'Air et de l'Espace.
Cet avion est armé de fusées Le Prieur, utilisées par la chasse française à Verdun pour la destruction des *Drachen* (ballons captifs allemands). Cette prise de vue a été réalisée lors d'essais effectués au Bourget en mai 1916. *© DR / Musée de l'Air et de l'Espace*

L'avantage semble s'établir au profit de l'armée française durant le printemps 1916, non sans difficultés. À partir d'un réexamen des sources, l'exposition apporte des nuances au récit officiel construit dans l'entre-deux-guerres, en faisant état, notamment, des divergences à différents échelons de la hiérarchie militaire quant à l'emploi de la chasse, et des problèmes de matériel entravant son efficacité et son développement.

SÉQUENCE 3
La mission première de l'aéronautique : observer

Les missions de la chasse n'ont de sens que dans la mesure où elles permettent aux escadrilles de corps d'armée de renseigner l'artillerie ainsi que d'observer les positions et les mouvements de l'ennemi. Ainsi, l'anéantissement de la flotte française par les Allemands, au début de la bataille, « aveugle » l'artillerie qui n'est plus en mesure d'appuyer efficacement l'infanterie. Grâce à l'action de la chasse, les observateurs français parviennent rapidement à accomplir de nouveau leurs missions. Évoluant à bord d'appareils lents et vulnérables, ils effectuent un travail de plus en plus indispensable. La photographie aérienne permet en effet la mise à jour, quasi-quotidiennement, des lignes de combats sur les cartes et les plans directeurs de l'artillerie. Lors des offensives ou des coups de main, des photographies sont distribuées aux lieutenants et capitaines d'infanterie. En outre, l'artillerie lourde à longue portée ne peut agir sans les informations et les réglages transmis par l'aviation. Ces missions requièrent de solides connaissances scientifiques, en particulier en topographie et en trigonométrie, ainsi qu'une rapidité de prise en compte des enjeux ; ainsi, de nombreux officiers observateurs sont issus des grandes écoles (Polytechnique, Centrale, Mines).

SÉQUENCE 4
Les bombardements aériens : les civils pris pour cibles

Lorsque la bataille de Verdun commence en février 1916, l'aviation de bombardement est en crise : du côté français, on attend l'avion de jour capable de mettre en application la doctrine d'emploi privilégiant les opérations de type stratégique, afin de désorganiser l'ennemi sur ses arrières. Le Grand Quartier Général renonce au bombardement de jour, trop dangereux, au profit du bombardement de nuit auquel les équipages sont entraînés progressivement. Si l'aviation de bombardement n'est pas encore en mesure de peser réellement dans la guerre, sa dimension psychologique s'accroît considérablement durant

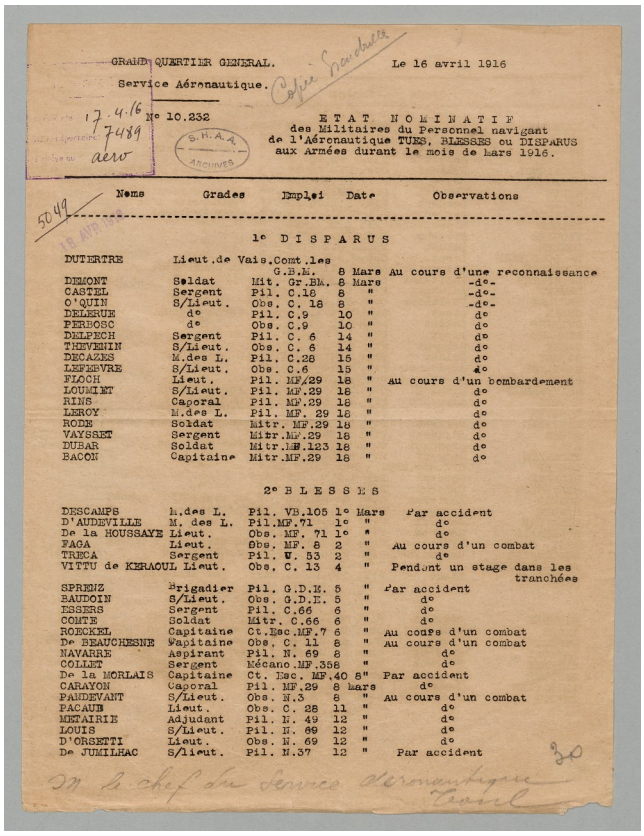
Carte postale : « REVIGNY. – Maison Bombardée – La Parquetterie / par un Zeppelin, le 6 mars 1916 », A. Humbert, photo-édit., St-Dizier, 1916, musée de l'Air et de l'Espace.
Durant la bataille de Verdun, les destructions subies par des localités de la Meuse et de Meurthe-et-Moselle font l'objet de cartes postales qui participent d'une propagande visant à stigmatiser l'ennemi.
© Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget / V. Pandellé.

l'année 1916, marquée par une escalade de raids meurtriers sur des villes ouvertes, de part et d'autre du front. S'intéressant au sort des civils pris délibérément pour cibles par les bombardiers, l'exposition montre comment les avions et les Zeppelin contribuent à annihiler la limite traditionnelle entre le front et l'arrière : désormais, la population ennemie toute entière est susceptible d'être frappée.

SÉQUENCE 5

Le coût humain de la bataille aérienne

Échappant à l'enfer des tranchées, les aviateurs ont souvent été considérés comme des privilégiés. Pourtant, la bataille de Verdun se distingue par des pertes d'une ampleur sans précédent dans l'histoire de l'aéronautique. Enquêtant sur les formes et les causes d'une mortalité proportionnellement très élevée, l'exposition évoque la pénibilité des vols, le surmenage dû à l'augmentation et à la durée des sorties, les traumatismes physiques et psychiques. Derrière l'écran des stéréotypes, les sources révèlent ainsi comment l'emploi en masse de l'aviation, insuffisamment anticipé, voire improvisé, entraîne l'un des bilans les plus lourds de l'histoire de l'aéronautique pendant la Grande Guerre.
Des lectures de témoignages d'aviateurs, spécialement enregistrées par les élèves de la classe d'art dramatique du conservatoire municipal du Bourget (93), sont diffusées dans un espace audio plongé dans la pénombre ; privilégiant une écoute attentive et collective de la parole des combattants, elles transmettent la mémoire d'une bataille d'une ampleur et d'une violence inédites.



GRAND QUARTIER GENERAL. Le 16 avril 1916

Service Aéronautique.

17.4.16 7489 aéro

N° 10.232

S.H.A.A. ARCHIVES

ETAT NOMINATIF
des Militaires du Personnel navigant
de l'Aéronautique TUES, BLESSES ou DISPARUS
aux Armées durant le mois de Mars 1916.

Noms	Grades	Emploi	Date	Observations
1° DISPARUS				
DUTERTRE	Lieut.de Vais.Comt.les	G.B.M.	8 Mars	Au cours d'une reconnaissance
DELMONT	Soldat	Mit. Gr.BM.	8 Mars	-d°-
CASTEL	Sergent	Pil. C.16	8 "	-d°-
O'QUIN	S/Lieut.	Obs. C. 18	8 "	-d°-
DELERUE	d°	Pil. C.9	10 "	d°
PERROSC	d°	Obs. C.9	10 "	d°
DELPECH	Sergent	Pil. C. 6	14 "	d°
THEVENIN	S/Lieut.	Obs. C. 6	14 "	d°
DECAZES	M.des L.	Pil. C.26	15 "	d°
LEFEBVRE	S/Lieut.	Obs. C.6	15 "	d°
FLOCH	Lieut.	Pil. MF.29	18 "	Au cours d'un bombardement
LOUMIET	S/Lieut.	Pil. MF.29	18 "	d°
RINS	Caporal	Pil. MF.29	18 "	d°
LEROY	M.des L.	Pil. MF. 29	18 "	d°
RODE	Soldat	Mitr. MF.29	18 "	d°
VAYSSET	Sergent	Mitr.MF.29	18 "	d°
DUBAR	Soldat	Mitr.MF.123	18 "	d°
BACON	Capitaine	Mitr.MF.29	18 "	d°
2° BLESSES				
DESCAMPS	M.des L.	Pil. VB.105	1° Mars	Par accident
D'AUDEVILLE	M. des L.	Pil.MF.71	1° "	d°
De la HOUSSAYE	Lieut.	Obs. MF. 71	1° "	d°
FAGA	Lieut.	Obs. MF. 8	2 "	Au cours d'un combat
TRUCA	Sergent	Pil. W. 53	2 "	d°
VITTU de KERAOUL	Lieut.	Obs. C. 13	4 "	Pendant un stage dans les tranchées
SPRENZ	Brigadier	Pil. G.D.E. 5	"	Par accident
BAUDOIN	S/Lieut.	Obs. G.D.E. 5	"	d°
ESSERS	Sergent	Pil. C.66	6 "	d°
COMTE	Soldat	Mitr. C.66	6 "	d°
ROECKEL	Capitaine	Ct.Esc.MF.7	6 "	Au cours d'un combat
De BEAUCHESNE	Capitaine	Obs. C. 11	8 "	Au cours d'un combat
NAVARRE	Aspirant	Pil. N. 69	8 "	d°
COLLET	Sergent	Mécano.MF.355	"	d°
De la MORLAIS	Capitaine	Ct. Esc. MF.40	8"	Par accident
CARAYON	Caporal	Pil. MF.29	8 Mars	d°
PANDEVANT	S/Lieut.	Obs. N.3	8 "	Au cours d'un combat
PAGAUD	Lieut.	Obs. C. 28	11 "	d°
METAIRIE	Adjudant	Pil. N. 49	12 "	d°
LOUIS	S/Lieut.	Pil. N. 69	12 "	d°
D'ORSETTI	Lieut.	Obs. N. 69	12 "	d°
De JUMILHAC	S/lieut.	Pil. N.37	12 "	Par accident

30

Le chef du Service Aéronautique

« Etat nominatif des Militaires du Personnel navigant de l'Aéronautique tués, blessés ou disparus aux Armées durant le mois de Mars 1916 », Service historique de la Défense, cote AI 1 A 46/2.
Au mois de mars 1916, l'aéronautique française subit les pertes les plus lourdes enregistrées durant la bataille de Verdun. Ce pic de mortalité traduit l'intensité et la violence de la lutte engagée par les belligérants pour la supériorité aérienne.
© Service historique de la Défense

SÉQUENCE 6
Aviateurs de Verdun : les as… et les autres

C'est à Verdun que des unités historiques de l'armée commencent à bâtir leur renommée et leur identité. En quelques semaines, le détachement de l'escadrille N 3, qui prend le nom de Cigognes à la fin du printemps 1916, enregistre un taux de pertes de plus de 50 % ; l'un de ses membres les plus célèbres, Georges Guynemer, est blessé dès la mi-mars. Créée en février 1916, la N 124, composée de volontaires américains, s'illustre également durant la bataille de Verdun à l'issue de laquelle elle est dénommée Lafayette, à la demande des États-Unis.
La participation de ces unités à la bataille est évoquée par des objets emblématiques dont certains conservent, encore aujourd'hui, une fonction au sein des salles de traditions de ces escadrons.
Par-delà le souvenir des as, l'exposition souligne la diversité des origines et des parcours d'aviateurs ayant servi à Verdun. L'évocation de portraits de combattants, tel Georges Boillot, vient ainsi nuancer la vision stéréotypée d'une armée composée majoritairement de jeunes gens issus de la noblesse et de la haute bourgeoisie.

SÉQUENCE 7
Propagande et mobilisation de l'arrière : les représentations de la guerre aérienne

En 1916, la guerre aérienne devient un sujet de plus en plus fréquent dans de nombreux journaux qui lui réservent des rubriques dans leur une. Au moment où une lassitude se fait sentir dans l'opinion, les succès aériens et les exploits des as permettent à la propagande de mettre en avant des résultats alors que les armées livrent au sol une bataille d'usure marquée par des reculs et des avancées minimes.
L'exposition s'intéresse aux différents supports de cette propagande qui envahit le quotidien des civils par le biais de la presse et des revues illustrées, mais aussi de cartes postales, d'affiches, de jeux et de jouets. Verdun constituant un tournant dans la propagande visuelle, il s'agit ici d'appréhender la place de la guerre aérienne dans la bataille de l'image qui se joue à l'arrière. La médiatisation des as, dont les portraits photographiques font régulièrement la couverture de revues illustrées à grand tirage, apparaît ainsi comme un moyen de réindividualiser les combats et d'entretenir le moral de l'arrière dans une guerre d'usure qui touche l'ensemble de la société.

Sixième année. — N° 121. Le Numéro : 25 centimes. DIMANCHE 19 Mars 1916.

LE MIROIR

PUBLICATION HEBDOMADAIRE, 15, Rue d'Hauteville, PARIS

Le MIROIR paie n'importe quel prix les documents photographiques relatifs à la guerre, présentant un intérêt particulier.

L'ADJUDANT NAVARRE QUI A ABATTU TROIS AVIONS DEVANT VERDUN

Engagé volontaire, Navarre avait la Légion d'honneur et la médaille militaire avant vingt ans. Il a abattu 9 avions ennemis dont 6 dans nos lignes et accompli trois missions spéciales. Le voici sur son appareil devant Verdun.

Le Miroir, couverture du 19 mars 1916, Service historique de la Défense, cote AI Z 32309.
Guynemer étant blessé dès la mi-mars, le pilote qui focalise le plus l'attention durant la bataille de Verdun est Jean Navarre. Le 19 mars 1916, à la suite de sa neuvième victoire, il fait notamment la une du *Miroir*, revue illustrée à grand tirage.
© Service historique de la Défense.

PUBLICATION

L'exposition est accompagnée d'une publication réunissant les contributions de quatorze auteurs. L'ouvrage collectif propose une relecture de la bataille aérienne, qui demeure à l'arrière-plan dans l'abondante bibliographie consacrée à Verdun. Suivant le parti pris de l'exposition, il cherche à multiplier les angles d'approche par l'appel à des auteurs d'horizons différents (patrimonial, militaire, universitaire).

Au-delà des aspects tactiques et techniques, sur lesquels les historiens de l'aéronautique se sont essentiellement focalisés jusqu'à présent, les contributions apportent des éclairages inédits sur des aspects rarement abordés, qu'il s'agisse de l'expérience combattante des aviateurs, du sort des civils pris pour cibles par les bombardements aériens, ou encore de la place de la guerre aérienne dans la presse et dans la bataille des images qui se joue à l'arrière.

Illustré de nombreux documents présentés dans l'exposition, l'ouvrage montre ainsi comment la bataille aérienne, en s'inscrivant dans l'ensemble des actions militaires et politiques, concourt puissamment à la totalisation du conflit.

Verdun, la guerre aérienne

Ouvrage collectif illustré (208 pages)

Date de parution : octobre 2016.

Sous la direction de **Gilles Aubagnac** et de **Clémence Raynaud**, conservateurs au musée de l'Air et de l'Espace, auteurs de *La Grande Guerre des aviateurs* (Paris, EMCC/DMPA, 2014).

Avec les contributions de : Gilles Aubagnac, Serge Barcellini, Jan Behrendt, Jean-Charles Cappronnier, Claude Carlier, Antoine Champeaux, Éric Deroo, Perrine Fuchs, Paul Jankowski, Éric Lahille, Laurent Rabier, Clémence Raynaud, Juliette Roy, Hubert Tison, Marie-Catherine Villatoux.

Coédition Editions Pierre de Taillac / musée de l'Air et de l'Espace, avec le soutien de l'Association des Amis du musée de l'Air.

Prix : 29,90€ TTC

LE MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Situé sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires d'Europe, le musée de l'Air et de l'Espace est l'un des premiers musées aéronautiques du monde, par son ancienneté et par la richesse de ses collections. Fondé en 1919, il présente un ensemble historique exceptionnel dans les trois domaines du vol : l'aérostation, l'aviation et l'espace. Avec 300 000 visiteurs en 2015, il est **l'établissement culturel le plus fréquenté de la Seine-Saint-Denis.**

Un musée en plein renouveau

Implanté depuis 1973 au Bourget, et depuis 1987 dans l'ancienne aérogare du Bourget, le musée mène actuellement une campagne de rénovation de grande ampleur, conduite à la fois sur le bâti et sur la scénographie des espaces d'exposition. En 2015, trois halls entièrement rénovés ont ainsi été inaugurés (espace Normandie - Niemen, hall 1939-1945, hall de la Cocarde consacré à l'aviation militaire française). Par ailleurs, l'aérogare de 1937, inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, fait l'objet d'une restauration complète. À l'issue des travaux en 2017-2018, le musée y proposera une nouvelle présentation des collections, du XVIIIe siècle à la fin de la Première Guerre mondiale. Ce programme permettra de redécouvrir des objets exceptionnels jusque-là conservés en réserve, notamment dans le domaine de l'aérostation auquel il donnera une place majeure dans le parcours.

Une programmation diversifiée

Le musée de l'Air et de l'Espace s'attache à sensibiliser le public le plus large au patrimoine et à la culture aéronautiques. À travers la présentation de 150 aéronefs, les visiteurs découvrent non seulement l'évolution technique de l'aéronautique, mais aussi les dimensions historiques et sociétales du fait aérien, mises en lumière par des documents graphiques, des objets d'art, des costumes et des jouets.
Autour de ses collections, le musée propose une programmation diversifiée en participant à de nombreuses manifestations culturelles (Nuit des musées, Journées européennes du patrimoine, Nuit des étoiles, etc.), ainsi qu'en accueillant des rencontres et des salons professionnels en rapport avec l'actualité aéronautique. Depuis 2014, le musée développe également une politique d'expositions temporaires conduite parallèlement à la rénovation de ses halls d'exposition permanente.
Depuis septembre 2010, le musée de l'Air et de l'Espace est piloté par Catherine Maunoury, double championne du monde de voltige aérienne.

Le musée de l'Air et de l'Espace, c'est...

300 000 visiteurs en 2015

12 500 m^2 d'espaces d'exposition

400 aéronefs dont 150 exposés

Hall de la Cocarde : nouvelle scénographie inaugurée en septembre 2015.
© Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / F. Cabeza

Façade de l'aérogare historique, restaurée en 2015.
© Musée de l'Air et de l'Espace- Le Bourget / F.Cabeza

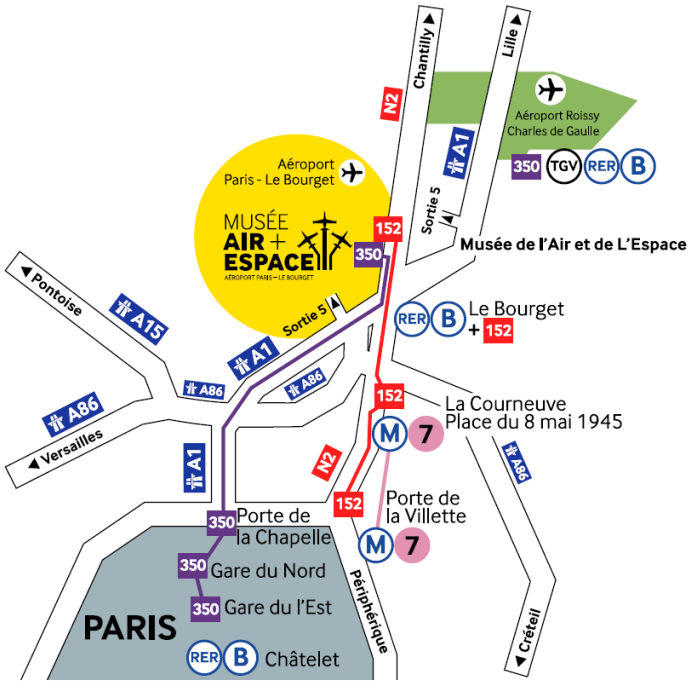
Le hall principal de l'ancienne aérogare, Art déco, retrouvera sa fonction d'accueil en devenant, à l'issue de la restauration de la grande galerie, l'entrée du musée de l'Air et de l'Espace.
© Musée de l'Air et de l'Espace / A. Fernandes

REMERCIEMENTS

Labellisée par la Mission du centenaire de la Première Guerre mondiale, cette exposition est organisée en partenariat avec le Service historique de la Défense.

Cette exposition n'aurait pas été possible sans le soutien de :

INFOS PRATIQUES & CONTACTS



Venir au musée

A1, sortie 5 *Aéroport du Bourget* *(parking payant sur place)*

BUS 350 Liaison directe par autoroute depuis *Paris* et *Roissypole*

M 7 *La Courneuve - 8 Mai 1945* + BUS 152

RER B *Le Bourget* + BUS 152

Horaires

Ouvert toute l'année, du mardi au dimanche :

De 10h00 à 18h00 (1er avril au 30 septembre)

De 10h00 à 17h00 (1er octobre au 31 mars)

Fermeture hebdomadaire le **lundi**

(Fermeture exceptionnelle le 25 décembre et le 1er janvier)

CONTACT PRESSE

Pascale Nizet

T/+33 1 49 92 70 16 - M/+ 33 6 03 74 18 42

pascale.nizet @ museeairespace.fr

Photos HD sur demande.

Crédit obligatoire : © musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Nom du photographe

Retrouvez le musée de l'Air et de l'Espace sur les réseaux sociaux

@museedelairetdelespace @museeairespace museeairespace museedelair

museeairespace.fr