

## Un musée technique, d'histoire et de société : l'apport des collections iconographiques du musée de l'Air et de l'Espace

*A Technical Museum, a History Museum and a Social Museum, the  
iconographical collections of the Air and Space Museum*

**Clémence Raynaud**

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16851>  
DOI : 10.4000/insitu.16851  
ISSN : 1630-7305

### Éditeur

Ministère de la Culture

### Référence électronique

Clémence Raynaud, « Un musée technique, d'histoire et de société : l'apport des collections iconographiques du musée de l'Air et de l'Espace », *In Situ* [En ligne], 35 | 2018, mis en ligne le 29 août 2018, consulté le 18 novembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/16851> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/insitu.16851>

---

Ce document a été généré automatiquement le 18 novembre 2020.



In Situ Revues des patrimoines est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

# Un musée technique, d'histoire et de société : l'apport des collections iconographiques du musée de l'Air et de l'Espace

*A Technical Museum, a History Museum and a Social Museum, the iconographical collections of the Air and Space Museum*

**Clémence Raynaud**

---

- 1 L'image de musée technique prévaut de manière quasi exclusive dans les représentations que le public, les médias ou même les milieux patrimoniaux se font aujourd'hui du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget<sup>1</sup>. Dans *L'Officiel des spectacles*, par exemple, l'établissement apparaît classé dans la rubrique « sciences et techniques » des « musées des environs », à côté des musées « d'histoire et de civilisations ». À l'examen de son site Internet, ou de livrets de visite, le musée se présente d'ailleurs essentiellement comme un lieu où sont conservés des aéronefs, et c'est bien pour voir des avions que le public semble se déplacer.
- 2 Pourtant, dès sa naissance, au lendemain de la Première Guerre mondiale, le musée expose non seulement des avions mais aussi des documents graphiques et des objets d'art, réunis dans une approche cherchant à prendre en compte des aspects historiques de la navigation aérienne. L'étiquette de musée technique, qui occulte la diversité des éclairages apportés par ces collections sur le fait aérien, paraît donc réductrice. Elle a souvent pour corollaire une vision épique de l'histoire de l'aéronautique, privilégiant les exploits et les grands hommes, au détriment des phénomènes sociaux. Témoignant des multiples mutations liées à la conquête de l'air, le musée de l'Air et de l'Espace, par la diversité même de ses collections, apparaît davantage comme un miroir du monde contemporain que le fait aérien reflète et transforme tout à la fois. Ainsi partagerons-nous ici cette analyse de Philippe Mairot : « On ne peut guère, en réalité, appréhender

un fait technique qui ne soit aussi, dans le même temps, un fait social, symbolique et économique<sup>2</sup>. »

## **À l'origine : le musée de l'Aéronautique, une « documentation » sur l'histoire et la technique de la navigation aérienne**

- 3 À l'analyse de nombreux documents, il apparaît que l'étiquette technique attachée aujourd'hui au musée néglige la dimension historique voulue par ses fondateurs, à côté de sa vocation technique. Sur l'initiative du commandant Albert Caquot (1881-1976), alors directeur de la Section technique de l'aéronautique, les « Collections de l'Aéronautique » – comme l'établissement est primitivement désigné – sont inaugurées à Chalais-Meudon<sup>3</sup> le 23 novembre 1921. Dans un opuscule présentant les collections exposées, daté du jour de l'inauguration, l'établissement est défini comme un « musée de la navigation aérienne », constituant « un ensemble, sinon complet, du moins déjà très ample de l'histoire et de la technique de la Navigation Aérienne depuis ses débuts jusqu'à 1921. » À la suite des différentes pièces techniques répertoriées dans la brochure (72 moteurs, 22 avions, 80 maquettes d'avions, 7 ballons d'observation et de protection, etc.), sont mentionnés, dans une rubrique intitulée « pièces historiques et artistiques », des « panneaux et vitrines contenant : des estampes, dessins, gravures, objets et autres documents ». Ainsi, dès la création du musée, le chef du service des collections, le capitaine Auguste Hirschauer, et son adjoint Charles Dollfus s'attachent à collecter des pièces à caractère historique ou artistique, qui viennent enrichir des collections à dominante technique.

Figure 1



Musée de l'Aéronautique, affiche imprimée, 1923. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 4668.

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 4 En 1923, une affiche publicitaire pour le musée (fig. 1), qui relève du sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique et des Transports aériens, témoigne de la manière dont l'établissement présente alors l'intérêt de ses collections. On y lit que le « musée de l'Aéronautique [...] constitue la plus riche documentation existant sur l'histoire et la technique de la navigation aérienne ». Parmi les « principales pièces exposées » sont mis en avant : 18 avions, 5 nacelles de dirigeables, des modèles réduits, 80 moteurs à explosion, des collections de pièces mécaniques, d'instruments de bord, d'appareils photographiques, et enfin de « nombreuses PIÈCES HISTORIQUES » comprenant des « Dessins, Peintures, Estampes et Objets d'art se rapportant à l'histoire de l'aéronautique ». Deux ans après son ouverture, le musée ne se présente pas seulement comme un musée consacré à la technique de la navigation aérienne, mais aussi à son histoire. D'un point de vue sémantique, l'utilisation du terme « documentation » apparaît d'ailleurs significative d'une volonté d'embrasser un champ très large d'objets et de documents ressortissant à l'aéronautique, et de ne pas réduire le musée à un simple conservatoire d'aéronefs.
- 5 La double vocation du musée se trouve affirmée dans de nombreux documents émanant de l'établissement dans les années 1930. Son conservateur, Charles Dollfus, écrit dans un rapport que le musée de l'Air, dont il souligne par ailleurs la vocation internationale<sup>4</sup>, « a un caractère technique et historique tout à la fois<sup>5</sup> ». En 1936, une note destinée au ministre de l'Air, Pierre Cot, pour le discours d'inauguration des nouvelles installations du musée de l'Air boulevard Victor à Paris, le définit « avant tout [comme] un Conservatoire de tous les appareils, moteurs et instruments présentant en Aéronautique un intérêt technique et historique ». Mais, est-il souligné

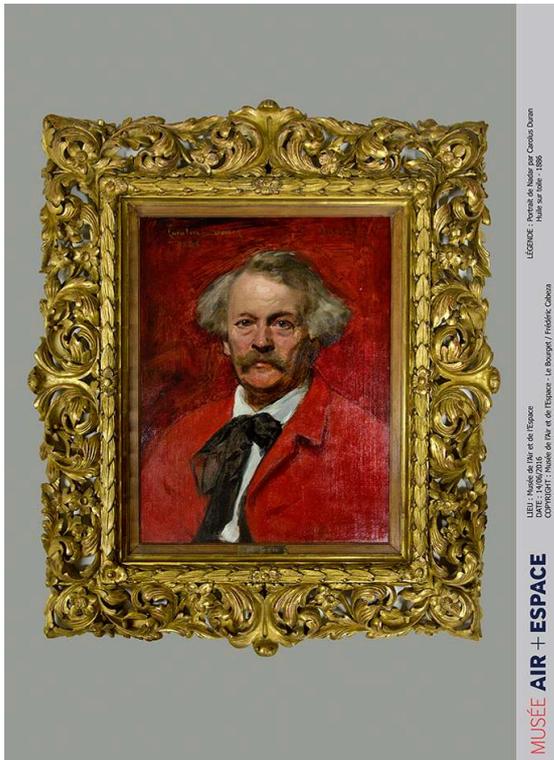
plus loin, « le Musée de l'Air a également une partie importante qui n'est pas visible : ce sont les archives [souligné dans le texte] extrêmement abondantes et précieuses, documents photographiques, écrits, imprimés [...] ».

- 6 Les amateurs d'histoire et de beaux-arts font partie des catégories de visiteurs pour lesquelles « l'utilité du Musée de l'Air est immense ». La même note évoque en effet l'intérêt de l'institution pour différents publics :
  - Pour le grand public, un contact avec les machines réelles, avec leur histoire, leur développement.
  - Pour la jeunesse, le moyen de faire naître des vocations [...].
  - Pour les artistes, les gens épris du passé, les estampes anciennes et le contenu des vitrines seront une source de délectation.
- 7 La double vocation de l'établissement n'est pas remise en cause après la Seconde Guerre mondiale. Dans une note rédigée vers 1972<sup>6</sup>, elle se trouve même enrichie d'un troisième domaine, qui vient s'ajouter aux dimensions technique et historique :
  - S'il est avant tout un Musée technique [souligné dans le texte], il est aussi un Musée historique par la possession de certains matériels et documents originaux entrés dans l'Histoire, mais il est également Musée d'art car il renferme de nombreux témoignages de l'influence de l'aéronautique dans les différents arts.
- 8 Des archives de l'institution, il ressort donc que le musée de l'Aéronautique, devenu musée de l'Air puis musée de l'Air et de l'Espace, s'est conçu et développé, tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, comme un établissement à vocation universelle embrassant de multiples aspects du fait aérien, que l'étiquette technique caractérise aujourd'hui d'une manière partielle.

## Les collections iconographiques : une multiplicité d'éclairages sur le fait aérien

- 9 À l'analyse de l'inventaire, les principes d'acquisition instaurés par les fondateurs du musée semblent avoir été continûment suivis. Près d'un siècle après la création du musée, ses collections iconographiques se présentent ainsi comme un riche ensemble<sup>7</sup>, au périmètre de collecte très ouvert. L'étendue des thèmes peut être évoquée ici à partir de quelques exemples. Au-delà des représentations d'aéronefs en tous genres et de personnalités ayant marqué l'histoire de l'aéronautique (**fig. 2**), de nombreuses pièces apportent des éclairages essentiels, parfois méconnus, sur l'histoire du fait aérien.

Figure 2

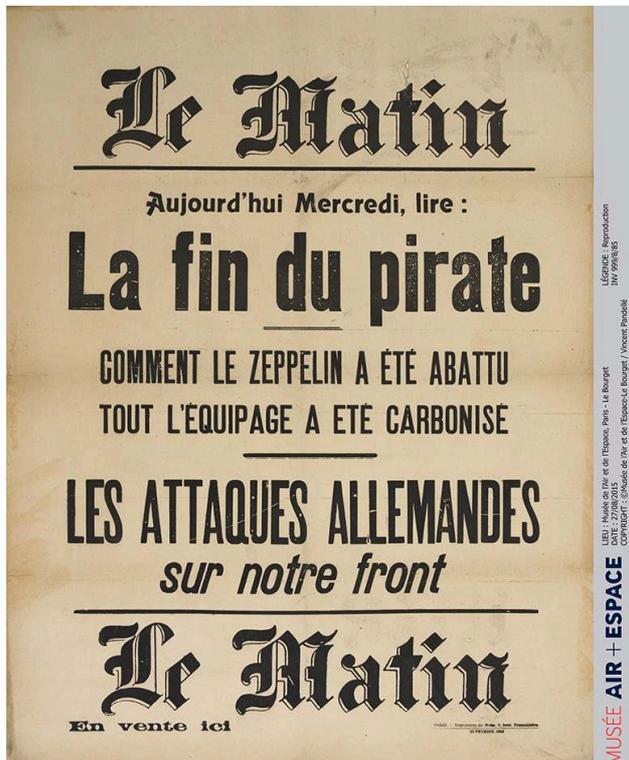


Carolus-Duran, *Portrait de Gaspard-Félix Tournachon, dit Nadar*, huile sur toile, 1886. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 3492.

Phot. Frédéric Cabeza. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 10 C'est le cas, par exemple, de documents en rapport avec les attaques aériennes perpétrées sur des villes pendant la Première Guerre mondiale. Une affiche publicitaire diffusée par le quotidien *Le Matin* pour son édition du 23 février 1916 témoigne ainsi du retentissement des attaques de ballons dirigeables allemands sur des villes françaises au début de l'année 1916 (**fig. 3**).

Figure 3



*La fin du pirate : comment le Zeppelin a été abattu*, affiche imprimée sur papier vélin coloré, février 1916. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 999.8.85.

Phot. Vincent Pandellé. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 11 Trois semaines après un raid meurtrier sur Paris, le Zeppelin LZ 77 est abattu le 21 février 1916 près de Bar-le-Duc par la défense antiaérienne française. L'affiche, qui met en exergue la « fin du pirate », traduit l'importance croissante accordée à la guerre aérienne dans la presse en 1916. Menaçant désormais les civils, les bombardements aériens annihilent la limite traditionnelle entre le front et l'arrière et signifient à la population ennemie tout entière qu'elle est susceptible d'être frappée. Ainsi l'arme aérienne contribue-t-elle, dès 1916, à instaurer une guerre psychologique, inaugurant une nouvelle ère dans l'histoire des conflits au <sup>xx</sup>e siècle<sup>8</sup>. D'autres types de documents témoignent de la manière dont la propagande s'empare de ce sujet, comme une série de cartes postales intitulée « Les zeppelins sur Paris – Crimes odieux des pirates boches / les funérailles nationales des victimes », dont plusieurs exemplaires conservés au musée de l'Air et de l'Espace ont servi de supports de correspondance pour des citoyens français en 1916 (fig. 4).

Figure 4



*Les Zeppelins sur Paris - Crimes odieux des pirates boches. Les funérailles nationales des victimes, carte postale écrite et datée du 18 février 1916. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace. Phot. Vincent Pandellé. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.*

- 12 Loin d'une approche technique du bombardement, on touche ici à la dimension sociétale du fait aérien, dont les collections du musée montrent de multiples facettes. Parmi les phénomènes les plus représentés figure en premier lieu le retentissement d'événements marquants de l'histoire de la navigation aérienne, qu'il s'agisse des premiers vols en ballon<sup>9</sup> (**fig. 5**, **fig. 6**), du siège de Paris en 1870-1871 (**fig. 7**), ou encore des grands raids de l'entre-deux-guerres, évoqués notamment par des jouets emblématiques, comme *Le Point d'interrogation* de la manufacture allemande Günthermann dont le modèle original, le Breguet XIX « Super Bidon », exposé au musée, effectua la première traversée Paris-New York en 1930.

Figure 5



Boîte ovale avec miniature représentant l'envol de la montgolfière, le 19 septembre 1783, or, gouache. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 11184.

Phot. Frédéric Cabeza. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

Figure 6



Globe aérostatique de Mrs Charles et Robert. Au moment de leur départ du Jardin des Thuilleries le premier Décembre 1783, estampe. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 3555.

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

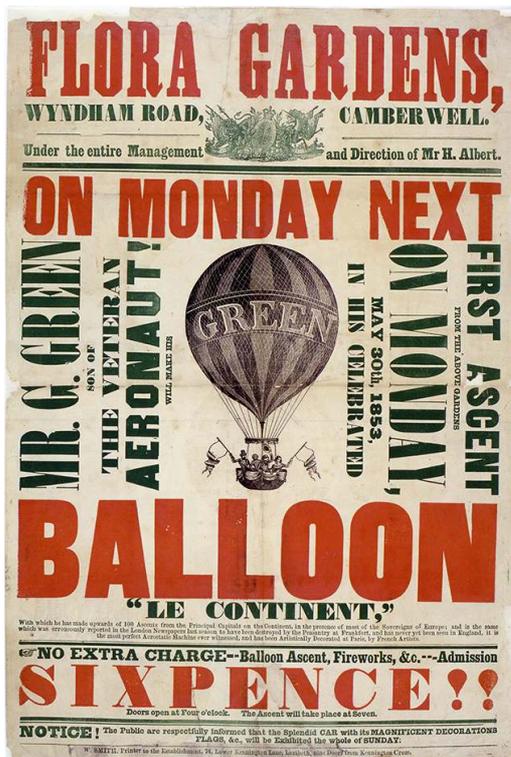
Figure 7



Assiette, d'après A. Tissandier, *Siège de Paris 1870-1871 : ascension de Gambetta*, Nevers, faïence. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, dépôt de l'association Les Ailes Brisées, DAB 1955. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 13 Au XIX<sup>e</sup> siècle, les grandes affiches publicitaires imprimées à l'occasion de fêtes ou d'exhibitions aérostatiques organisées dans de grandes villes d'Europe (fig. 8, fig. 9), en révèlent le caractère éminemment spectaculaire et populaire, qui perdure au XX<sup>e</sup> siècle à travers différentes formes de meetings aériens (fig. 10).

Figure 8



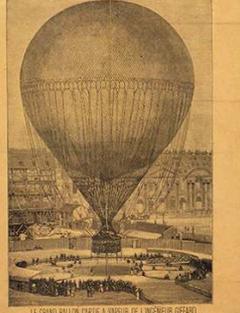
Ascension de Mr G. Green, Flora Gardens, Londres, 30 mai 1853, affiche imprimée en couleurs. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 2004.92.1.

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

Figure 9

**COUR DES TUILERIES**  
*Entrée par l'Arc-de-Triomphe du Carrousel.*  
**TOUS LES SOIRS**  
SI LE TEMPS LE PERMET  
**ASCENSIONS NOCTURNES**  
 PANORAMA DE  
**PARIS LA NUIT**  
VEU DE LA SALLE DE  
**GRAND BALLON CAPTIF A VAPEUR**  
SOUS LA CONDUITE DES 2 AERONAUTES  
 CAMILLE DARTOIS, EUGENE et JULES GODARD.  
 IL EST OFFERT A CHAQUE VOYAGEUR UNE MEDAILLE COMMEMORATIVE DE SON ASCENSION.

**Promenade-Concert**  
**CAFÉ**  
**ORCHESTRE**  
DE  
**80 MUSICIENS**  
DIRIGÉ PAR  
**EUSEBE LUCAS**  
**ECLAIRAGE**  
De l'Éclaircie,  
Des Jardins et des Machines  
PAR  
**12**  
**PUISSANTS FOYERS**  
**ELECTRIQUES**  
de  
**JABLOCHKOFF.**



LE GRAND BALLON CAPTIF A VAPEUR DE L'INGENIEUR GODARD

**TOMBOLA**  
 Offerte gratuitement aux Visiteurs.  
 Tous les **DIMANCHES** et **JOURNÉES**, à 3 heures 1/2, on procédera au Tirage de la Tombola. Il sera extrait chaque fois 20 numéros, qui donneront droit chacun à une Ascension captive, soit de Jour ou de Nuit, et seront valables pendant une semaine.  
 NOTA. — Tous les Bilets pris au Bureau après le tirage d'une Tombola participeront aux chances du tirage suivant.

**TIRAGE DE JOUR 7 OCT**  
 NOMBRES GAGNANTS  
 Récompense d'une ASCENSION CAPTIVE  
Validité: 7 jours à partir du 10 Octobre

68.104	68.513	68.827
68.237	68.282	68.736
68.495	68.493	68.504
68.862	68.722	68.957
68.356	68.145	68.428
68.172	68.022	68.183
68.171	68.820	

**TIRAGE de DIMANCHE 10 OCT**  
 NOMBRES GAGNANTS  
 Récompense d'une ASCENSION CAPTIVE  
Validité: 7 jours à partir du 11 Octobre

70.655	72.719	72.126
72.230	72.668	72.264
71.888	71.222	72.214
71.987	71.751	71.222
72.045	72.877	72.207
72.745	72.118	72.245
72.283	72.183	

NOTA. — Les Ascensions de Jour et les Concerts se continueront comme précédemment, de 10 h. du matin à 7 h. du soir.

**PRIX D'ENTRÉE DANS L'ÉCLAIRIE :**  
 Le Jour, **50** centimes. — La Nuit, **1** franc.

**PRIX DES ASCENSIONS CAPTIVES :**  
 De Jour ou de Nuit, **10** francs.

**OUVERT TOUS LES JOURS A 10 HEURES DU MATIN ET A 8 HEURES DU SOIR**

*Cour des Tuileries, tous les soirs, ascensions nocturnes, 1878, affiche imprimée en couleurs, imprimerie Morris. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 4394.*

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

Figure 10



*Réunion sensationnelle : Audemars contre Garros, tournoi de Buc, 1914, affiche imprimée en couleurs, imprimerie Pichot. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 4351.*

Phot. Vincent Pandellé. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 14 Illustrant l'essor du transport aérien commercial à l'issue de la Première Guerre mondiale, les collections d'affiches et de jouets, particulièrement riches pour la période de l'entre-deux-guerres, rendent aussi compte de l'évolution du design, que les avions du musée, pour la plupart repeints, ne reflètent que partiellement (fig. 11).

Figure 11



MUSÉE AIR + ESPACE

LIEU : Musée de l'Air et de l'Espace, Paris - Le Bourget  
 DATE : 07/12/2016  
 COPYRIGHT : Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Vincent Pandellé

LÉGENDE : Publication InSitu  
 Maquette, terre cuite, affiches

Jouet : *Caudron-Renault Coupe Deutsch*, CIJ (France), 1936, tôle lithographiée. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 996.63.13.

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 15 S'agissant des années 1930, les représentations témoignent aussi, sous différents angles, de la montée en puissance de l'aviation comme instrument de domination : dans un contexte international de plus en plus tendu, elle apparaît notamment dans les images de propagande émanant des grandes puissances aéronautiques (**fig. 12**) et des empires coloniaux (**fig. 13**), qui s'appuient sur un réseau croissant de lignes intercontinentales.

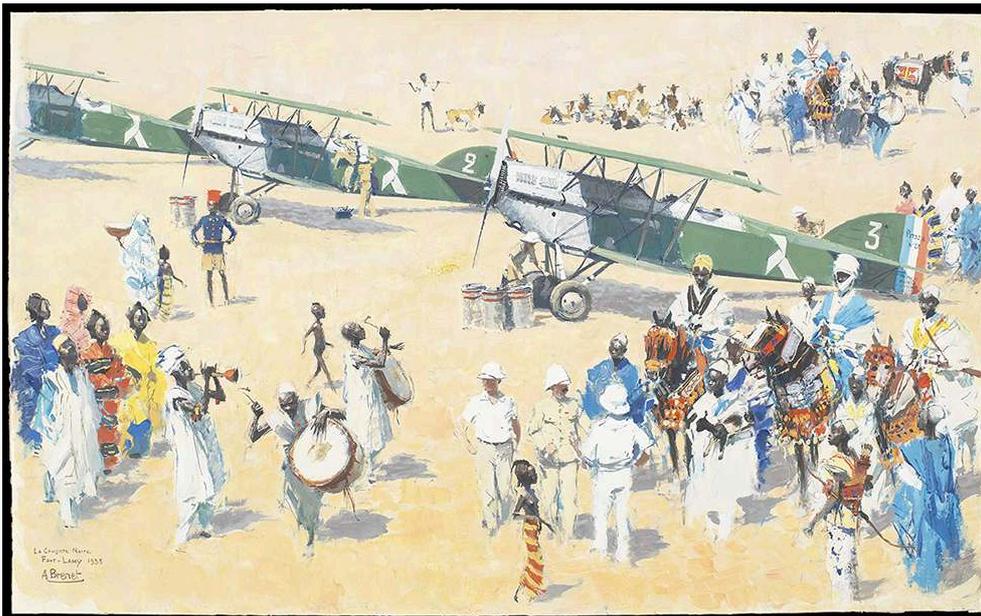
Figure 12



*Fliegt nach Paris zur Weltausstellung, Deutsche Lufthansa, 1937, affiche imprimée en couleurs. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 16172.*

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

Figure 13



C2RMF74194 - BRENET Albert (1903-2005), *La croisière noire, Fort-Lamy (1933)* - Le Bourget, musée de l'air et de l'espace, Inv. 16092; Gouache sur papier; Photographie en lumière directe - CLL1886 - © C2RMF Laurence Clivet - 06/01/2015 (PER)

Albert Brenet, *La Croisière noire, Fort-Lamy 1933*, gouache sur papier. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 16092.

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 16 On terminera cette évocation de la diversité des faits sociaux ressortissant à l'aéronautique par un autre phénomène marquant : l'air comme voie d'émancipation des femmes. Dans les années 1930, plusieurs aviatrices françaises, devenues célèbres par leurs records, militent ainsi pour le droit de vote des femmes. Le parcours de Maryse Bastié (**fig. 14**), qui prend part à ce combat féministe aux côtés d'Hélène Boucher et d'Adrienne Bolland, est éloquent à cet égard. Pendant la Seconde Guerre mondiale, elle rejoint la Résistance puis s'engage, en 1944, dans les auxiliaires féminines de l'armée de l'air. L'aviatrice, qui joue un rôle déterminant dans la création d'une école de pilotage féminine, supprimée dès février 1946, demeure dans l'armée de l'air jusqu'à sa mort dans un accident aérien, le 6 juillet 1952.

Figure 14



Jean Moulon, *Aérodrome de Limoges 28 juin 1953. Journée nationale aéronautique Maryse Bastié*, affiche imprimée en couleurs, impr. Havas. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 4575.

Phot. Frédéric Cabeza. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 17 On le voit, la « documentation » réunie au musée de l'Air depuis sa création ne nous éclaire pas seulement sur le fait aérien. Elle apporte, sous l'angle aérien, des matériaux pour l'étude de l'histoire contemporaine, touchant à de multiples aspects, qu'ils soient politiques, économiques, sociaux, culturels, esthétiques ou encore anthropologiques.

## Renforcer les dimensions historique et sociale dans le parcours muséographique

- 18 Réaffirmant la vocation technique et historique de l'établissement, le projet scientifique et culturel établi en 2007 définit le musée de l'Air et de l'Espace comme un

musée technique, d'histoire et de société. Toutefois, les dimensions historique et sociale sont encore peu présentes dans le parcours permanent où l'approche technique de l'histoire de l'aéronautique demeure prééminente.

- 19 Il est vrai que la sensibilité des collections graphiques et photographiques à la lumière exclut toute exposition permanente de ces objets. Aussi le musée de l'Air et de l'Espace s'est-il engagé dans un programme d'expositions temporaires visant à faire découvrir au public ces collections méconnues. Dans le cadre du centenaire de la Première Guerre mondiale, c'était l'un des objectifs des expositions « La Grande Guerre des aviateurs » (2014-2015)<sup>10</sup>, où une centaine de tirages photographiques d'époque étaient exposés pour la première fois (**fig. 15**), et « Verdun, la guerre aérienne » (2016-2017)<sup>11</sup>, dont le parti pris consistait à diversifier les angles d'approche d'un même sujet. Articulé autour d'objets très divers (avion, armes, munitions, uniformes, tenues de vol, documents d'archives, affiches, photographies...), le parcours de cette exposition s'attachait ainsi à mettre en lumière des aspects jusqu'ici peu étudiés de la bataille aérienne de Verdun, évoquant, à côté des questions militaires et techniques, l'expérience combattante des aviateurs, mais aussi le sort des civils, pris pour cibles par les bombardements aériens, ou encore le traitement de la guerre aérienne dans la presse et son instrumentalisation par la propagande<sup>12</sup>.

Figure 15



Représentation théâtrale de la division Voisin au Plessis-Belleville, janvier 1917, photographie gélatino-argentique d'un album. Le Bourget, musée de l'Air et de l'Espace, inv. 20607.

© Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget / droits réservés.

- 20 Si les expositions temporaires permettent d'explorer des thèmes absents du parcours permanent, la faible présence des collections iconographiques dans ce dernier prive les collections techniques d'éclairages essentiels. Déconnectés des représentations, les aéronefs se trouvent réduits à des jalons d'un récit centré sur les inventions, les exploits et les grands hommes de l'histoire de l'aéronautique.

- 21 Dans la perspective de la rénovation de la grande galerie, où sont exposées les collections antérieures à 1918, le musée de l'Air et de l'Espace entend ainsi renforcer la présentation d'objets illustrant des aspects historiques et sociaux du fait aérien. Il ne s'agit pas ici de contextualiser les aéronefs par une évocation généraliste de l'histoire contemporaine mais de structurer le parcours autour de thématiques mettant en lumière la diversité des phénomènes sociaux auxquels les faits techniques sont intrinsèquement liés. À l'opposé d'une histoire-mémoire, le parcours doit être soutenu par une vision critique, s'ouvrant à l'étude des mutations sociales, économiques et anthropologiques dont le fait aérien est à la fois le témoin et le vecteur. Ainsi cette nouvelle muséographie cherche-t-elle à privilégier une histoire plurielle rendant compte, dans une démarche braudélienne, d'une totalité dynamique.
- 22 Si les aspects historiques et sociaux sont restés en retrait par rapport au discours technique, c'est aussi parce que l'historiographie de l'aéronautique s'est principalement construite sur des questionnements d'ordre technique. Dans le cadre du chantier de la grande galerie, cet effort de mise en perspective historique ne s'impose pas seulement à nous du fait de la conception originelle et de la nature même des collections du musée de l'Air et de l'Espace, dont le parcours doit refléter la diversité. Elle nous est aussi suggérée par la restauration du bâtiment dans lequel ces collections sont redéployées. Endommagée pendant la Seconde Guerre mondiale, modifiée par les interventions de l'après-guerre, l'ancienne aérogare, conçue par Georges Labro en 1937, retrouve aujourd'hui son aspect Art déco (**fig. 16, fig. 17**).

Figure 16



Georges Labro, aérogare du Bourget (musée de l'Air et de l'Espace), 1937.

Phot. Vincent Pandellé. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

Figure 17



Georges Labro, aéroport du Bourget (musée de l'Air et de l'Espace), 1937 : la salle des huit colonnes.  
Phot. Alexandre Fernandes. © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget.

- 23 Cette restitution de l'état des années 1930 redonne au site sa dimension historique : haut lieu de l'aéronautique dans l'entre-deux-guerres, le terrain du Bourget fut aménagé dès l'automne 1914 pour accueillir la réserve générale de l'aviation et protéger le camp retranché de Paris des attaques aériennes allemandes. Créé à l'issue de la Première Guerre mondiale, installé dans un site aéroportuaire dont les origines remontent à 1914, le musée de l'Air et de l'Espace n'est pas seulement dépositaire d'un patrimoine technique exceptionnel par sa richesse et sa diversité : aménagé dans une aéroportuaire qui constitue un témoignage majeur de l'architecture aéroportuaire des années 1930, il est aussi un musée de site, d'histoire et de société, témoignant de multiples phénomènes liés au fait aérien.

---

## NOTES

1. - Je souhaite exprimer ici ma reconnaissance à Gilles Aubagnac, Perrine Fuchs et Laurent Rabier pour l'aide qu'ils m'ont apportée.
2. - MAIROT, Philippe. « Musée et technique ». *Terrain*, n°16, mars 1991, voir le site : <http://terrain.revues.org/3004> [consulté le 26/10/2016].
3. - Hauts-de-Seine. C'est là que se trouve, depuis 1877, l'établissement central d'aérostation militaire.
4. - Voir par exemple DOLLFUS, Charles. « Le Musée de l'Aéronautique ». *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, juillet-août-septembre 1928, p. 730.

5. - Rapport de 1939, archives du musée de l'Air et de l'Espace.
  6. - Archives du musée de l'Air et de l'Espace.
  7. - Ces collections comprennent notamment 1 069 peintures, 636 insignes de fuselage, 617 dessins, 2 902 estampes, 2 354 affiches, 3 182 objets d'art, 712 jouets et plus de 13 000 cartes postales.
  8. - Voir CAPPRONNIER, Jean-Charles. « La guerre aérienne et les civils : l'exemple de la Meurthe-et-Moselle », et RAYNAUD, Clémence. « Mobiliser l'opinion : la guerre aérienne dans la presse française ». Dans AUBAGNAC, Gilles et RAYNAUD, Clémence (dir.). *Verdun, la guerre aérienne*. Paris/Le Bourget : Pierre de Taillac/musée de l'Air et de l'Espace, 2016, p. 189-199 et 161-172.
  9. - Sur la réception sociale des premiers envols, voir THÉBAUD-SORGER, Marie. *L'Aérostation au temps des Lumières*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2009.
  10. - Voir AUBAGNAC, Gilles et RAYNAUD, Clémence (dir.). *La Grande Guerre des aviateurs*. Lyon/Paris : Livres EMCC/ministère de la Défense/musée de l'Air et de l'Espace, 2014.
  11. - Voir AUBAGNAC, G. et RAYNAUD, C. (dir.). *Verdun, la guerre aérienne*. Op. cit.
  12. - Voir la visite virtuelle en ligne sur le site du musée de l'Air et de l'Espace : <http://www.museeairespace.fr/aller-plus-haut/visites-virtuelles/visite-virtuelle-verdun-la-guerre-aerienne/> [consulté le 26/07/2018].
- 

## RÉSUMÉS

Dépositaire d'une collection de plus de 400 aéronefs, le musée de l'Air et de l'Espace est généralement considéré comme un musée technique. Pourtant, dès sa création, des documents graphiques et des objets d'art sont collectés dans une approche visant à prendre en compte des aspects historiques et culturels de la conquête de l'air, depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle. Aujourd'hui riches de plus de 24 400 pièces (peintures, estampes, affiches, cartes postales, objets d'art, sculptures, jouets, etc.), les collections iconographiques ainsi constituées apportent une multiplicité d'éclairages sur le fait aérien, qu'ils soient d'ordre social, culturel, économique ou encore anthropologique. L'étiquette technique attachée à l'établissement paraît donc très réductrice. Elle traduit cependant la place des collections iconographiques demeurées longtemps en retrait dans le musée, au risque de réduire les aéronefs à des jalons d'un récit centré sur les exploits et les grands hommes de l'histoire de l'aéronautique. La mise en lumière de ces collections constitue l'un des enjeux de la nouvelle exposition permanente consacrée à l'histoire du vol avant 1918, déployée dans l'aérogare de 1937 entièrement restaurée. Faisant dialoguer les aéronefs et les représentations, le parcours privilégie une approche plurielle, ouverte sur les phénomènes et mutations dont le fait aérien est à la fois le vecteur et le miroir dans l'histoire contemporaine.

The French air and space museum at Le Bourget possesses over 400 aeroplanes and is generally considered as a technical museum. From the time of its creation, however, graphic documents and art objects were collected in an approach which aimed to take into account the historic and cultural aspects of the conquest of the air from the eighteenth century on. These collections now comprise some 24,400 items including paintings, engravings, posters, post cards, art objects, sculptures, toys and so on. The iconographical collections bring different approaches to the understanding of everything relating to aviation, from social, cultural, economic and anthropological point of view. The 'technical' label attached to the museum consequently seems to be very restrictive. But this restrictive view was nonetheless the one that prevailed for a long

time, seeing the picture collections as of secondary importance and understanding the real aircraft as chapters in a presentation centred on the exploits of the great figures of aviation. New attention to the iconographical resources of the museum is one of the key features of the new presentation of flight prior to 1918 which will occupy the space of the 1937 air terminal building, which has been completely restored. Flying machines and their representations will enter into a kind of dialogue in a museum visit that will allow for a plurality of approaches, open to the phenomena and changes of which flight was both a vector and a mirror in contemporary history.

## INDEX

**Keywords :** Aviation, contemporary history, representation, iconographical collections, Musée de l'Air et de l'Espace, Le Bourget airport, technical museum, social history museum, site museum

**Mots-clés :** fait aérien, histoire contemporaine, représentations, collections iconographiques, musée de l'Air et de l'Espace, aéroport du Bourget, musée technique, musée d'histoire et de société, musée de site

## AUTEUR

### CLÉMENCE RAYNAUD

Conservateur du patrimoine, chargée du département des objets d'art et des collections graphiques, musée de l'Air et de l'Espace [Clemence.Raynaud@museeairespace.fr](mailto:Clemence.Raynaud@museeairespace.fr)