



HAL
open science

Aviateurs de la Grande Guerre, mémoire et institutions culturelles

Aurélien Nicole

► **To cite this version:**

Aurélien Nicole. Aviateurs de la Grande Guerre, mémoire et institutions culturelles. Histoire. 2018. dumas-02128491

HAL Id: dumas-02128491

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02128491>

Submitted on 14 May 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

U.F.R. 09 Histoire

Master professionnel mention Patrimoine et Musées,

Parcours Gestion du Patrimoine Culturel, 2^e année

Année universitaire 2017-2018



AVIATEURS DE LA GRANDE GUERRE, MÉMOIRE ET INSTITUTIONS CULTURELLES



Mémoire professionnel d'Aurélien NICOLE / Avril-Août 2018

Sous la direction de :

Mme Florence DESCAMPS, Maître de conférences habilitée à diriger des recherches,

École Pratiques des Hautes Études, Université Paris-Sciences-et-Lettres

M. Gilles AUBAGNAC, Conservateur, Chef du Service de la conservation,

musée de l'Air et de l'Espace

Illustration en couverture :

ROZE, Albert (1861-1952), *Monument aux morts d'Amiens*. Inauguré le 14 avril 1929, il est l'un des rares monuments aux morts de la Première Guerre mondiale à commémorer la figure de l'aviateur, reconnaissable à ses attributs : le casque de vol, la cagoule, l'hélice et la bombe.

©Photo MA, licence CC BY-SA 3.0, <https://monumentsmorts.univ-lille.fr/monument/23109/amiens-place/>

« Il est bien difficile de définir ce qui est impossible,
car le rêve d'hier devient l'espoir d'aujourd'hui
et la réalité de demain. »

Robert Hutchings Goddard (1882-1945),
ingénieur en astronautique et physicien américain

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier toutes les personnes qui ont fait de cette expérience professionnelle une période enrichissante, tant par leurs apprentissages et conseils que par leur accueil chaleureux.

Tout d'abord, nous adressons nos remerciements à notre directeur de mémoire, Madame Florence Descamps, Maitre de conférences habilitée à diriger des recherches (HDR) à l'Université Paris-Sciences-et-Lettres (PSL), pour ses nombreux conseils méthodologiques, prodigués lors de nos différents entretiens et échanges, sans lesquels nous n'aurions pu réaliser le mémoire professionnel à suivre. Nous en profitons pour exprimer notre gratitude envers Madame Anne Conchon, Professeure des universités et Directrice du Master 2 professionnel Patrimoine et Musées, parcours Gestion du Patrimoine Culturel (GPC) de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, dans le cadre duquel nous avons réalisé le présent travail de réflexion. La confiance qu'elle a su nous accorder, au moment de l'admission au sein de la formation qu'elle dirige, nous a permis de nous épanouir tout au long de cette dernière année d'étude, riche en enseignements théoriques et pratiques, dont nous sommes certains qu'ils seront précieux pour les années à venir.

Nos plus profonds remerciements vont également à Madame Anne-Catherine Robert-Hauglustaine, Directrice du musée de l'Air et de l'Espace et Professeure des universités associée (PAST) au Master 2 professionnel Patrimoine et Musées, parcours Gestion du Patrimoine Culturel (GPC) de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Nous la remercions pour son accueil au sein de la structure culturelle qu'elle administre, mais également pour les précieux conseils et les différentes formations qu'elle a su nous délivrer tout au long de l'année universitaire. Nous tenons aussi à remercier Monsieur Gilles Aubagnac, notre tuteur professionnel, Conservateur, Chef du Service de la conservation et adjoint au Conservateur en chef du musée de l'Air et de l'Espace, pour sa confiance dans notre gestion des différents projets à réaliser ainsi que pour son suivi constant durant les cinq mois du stage en milieu professionnel.

Nous tenons, enfin, à remercier l'ensemble de l'équipe du musée de l'Air et de l'Espace pour son accueil, sa cordialité et les diverses recommandations dont ses membres ont pu nous faire part. Nous avons une pensée toute particulière pour les membres des services de la conservation, de la documentation, de la régie des collections, de la régie des expositions et de la médiation avec qui nous avons eu les échanges les plus nombreux dans le cadre de notre expérience de stage. De plus, nous tenons à adresser nos amicales pensées à Madame Julia Bovet, chargée des expositions au musée de l'Air et de l'Espace, avec qui nous avons eu le plaisir d'échanger à maintes reprises et dont l'aide nous fut des plus précieuses dans la préparation de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*. Nos pensées vont également, en ce sens, à Monsieur François-Vincent Vergez-Pascal, stagiaire au Service de la conservation et rattaché à l'Institut National du Patrimoine (INP). Finalement, nous saluons toutes les personnes que nos missions nous ont permis de rencontrer et dont la liste nominative serait trop conséquente pour une retranscription fidèle dans ces remerciements.

Nous n'oublions pas les différentes personnes, bibliothécaires, personnels des archives ou d'institutions culturelles et patrimoniales, qui ont su, par leur aide précieuse, nous aiguiller dans nos recherches ou les alimenter afin d'améliorer nos travaux. Nous remercions particulièrement les personnels du Service Historique de la Défense (SHD), du Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer et de *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D.

Pour terminer, nous ne saurions être trop reconnaissant envers nos proches pour les nombreuses relectures qu'ils ont réalisées de ce second mémoire professionnel et pour leur soutien indéfectible, tout au long de ce dernier stage, de l'année universitaire et, plus encore, dans tous les aspects de notre vie.

SOMMAIRE

Remerciements	5
Sommaire	7
Fiche d'indentification du stage en responsabilité en milieu professionnel (STAREMP)	9
Introduction	11
I/ Les aviateurs dans la mémoire de la Grande Guerre	16
1/ La place de l'aviateur face à la prédominance du « Poilu »	16
A/ Les combattants de la « cinquième arme », les oubliés du roman national ?.....	16
B/ Un exemple concret : la bataille de Verdun	18
2/ L'« as », prince des airs et de l'aviation de la Première Guerre mondiale	21
A/ Les succès aériens, fer de lance de la propagande de guerre	22
B/ La figure de l'« as », de l'après-guerre à nos jours	24
3/ Quelles évolutions mémorielles et historiographiques ?	27
II/ Les aviateurs de la Grande Guerre dans les institutions culturelles et patrimoniales à l'horizon 2020	32
1/ Trois expositions temporaires françaises traitant de l'aviation au cours de la Première Guerre mondiale.....	32
A/ <i>1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française</i>	33
B/ <i>1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force</i>	39
C/ <i>L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945</i>	44
2/ L'aviation de la Grande Guerre dans le parcours permanent du musée de l'Air et de l'Espace.....	50
3/ Les expositions temporaires du musée de l'Air et de l'Espace dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale	56
A/ <i>La Grande Guerre des aviateurs</i>	56
B/ <i>Verdun, la guerre aérienne</i>	61
III/ Étude de cas : <i>Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18</i>	67
1/ Une exposition temporaire intimiste, basée sur les histoires personnelles d'aviateurs	68
A/ Aux origines du projet.....	68
B/ Faire de témoignages écrits les sources premières d'une exposition	70

C/ Mettre en dialogue sources premières, collections du musée de l’Air et de l’Espace et dispositifs audiovisuels.....	73
2/ Une production muséale en conformité avec les canons de la Mission du Centenaire	76
A/ Raconter l’histoire de trois pilotes aux profils différents.....	77
B/ Développer un discours globalisant, une nécessité en 2018.....	81
C/ Exposer l’impact mémoriel de la guerre aérienne, cent ans après la fin des hostilités	84
3/ Quelles limites pour ce projet ?	86
Conclusion	91
Bibliographie	97
Sitographie	107
Mediagraphie	110
Table des illustrations	112
Note d’appréciation du stage par le tuteur professionnel	113
Résumé	115

FICHE D'IDENTIFICATION
DU STAGE EN RESPONSABILITE EN MILIEU
PROFESSIONNEL (STAREMP)

Lieu :

Musée de l'Air et de l'Espace (Aéroport de Paris-Le Bourget – BP 173, 93352 Le Bourget Cedex)

Date :

Du lundi 3 avril au vendredi 31 août 2018 (5 mois)

Poste :

Co-commissaire et Chargé d'exposition, rattaché au Service de la conservation

Missions principales :

Commissariat scientifique et production de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* : coordination des équipes du musée impliquées dans le projet, établissement et gestion du *retroplanning*, rédaction de la note d'intention et du scénario d'exposition, réalisation de la liste d'œuvres, conception de la scénographie, rédaction des cartels simples et développés, préparation des thématiques et des contenus pour les panneaux d'exposition, demandes de prêts, établissement du budget prévisionnel, préparation de marchés de restaurations et de prestations externes, rédaction du communiqué de presse, du dossier de presse, du *briefing* pour les agences de presse et des demandes de mécénat, demandes de labellisation de l'exposition (labels « Centenaire » et « Année européenne du patrimoine culturel 2018 »), contacts avec les homologues étrangers (*Royal Air Force Museum* de Londres et *Militärhistorisches Museum der Bundeswehr* de

Dresde), aide à la rédaction des brochure et dossier pédagogiques en lien avec le Service de la médiation et le professeur-relai du musée.

Missions annexes :

Assistance quotidienne aux missions du Service de la conservation : rédaction de demandes d'acquisitions d'œuvres, préparation de marchés de restaurations, rédaction d'un dossier présentant une sélection d'objets du musée pour le *Catalogue des désirs* du ministère de la Culture, réponse à des demandes extérieures.

Tuteur professionnel :

M. Gilles AUBAGNAC, Conservateur, Chef du Service de la conservation, Adjoint du Conservateur en chef, musée de l'Air et de l'Espace

Gilles.Aubagnac@museeairespace.fr

Directeur de mémoire :

Mme Florence DESCAMPS, Maître de conférences habilitée à diriger des recherches, École Pratique des Hautes Études, Université Paris-Science-et-Lettres, et Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Florence.Descamps@ephe.psl.eu

INTRODUCTION

« Commémorer, c'est parler le langage des anonymes. »

François Hollande,
ancien Président de la République française (2012-2017)

Dans un discours officiel en date du 7 novembre 2013, François Hollande inaugurerait les commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, événement tenant à ce jour une place primordiale dans la mémoire collective, notamment française. Orchestrées sur le territoire national par la Mission du Centenaire, Groupement d'Intérêt Public (GIP) interministériel créé en novembre 2012 par le Gouvernement¹, les commémorations mises en place entre 2014 et 2018 témoignent d'évolutions, d'ores et déjà perceptibles ces dernières décennies, dans l'historiographie traitant du premier conflit mondial. Effectivement, les deux objectifs prioritaires mis en avant dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire sont : comprendre et honorer. Or, il ne s'agit plus d'honorer une victoire militaire ou de se souvenir d'un affrontement uniquement franco-allemand, mais bien de donner les clés de compréhension d'une guerre totale ayant durablement impactée l'Histoire de soixante-douze pays. Ainsi, le 11 novembre 2014, était inauguré l'*Anneau de la Mémoire*, monument international portant inscription de 600 000 noms de soldats de la Triple-Entente et des Empires centraux morts sur les champs de bataille du Nord-Pas-de-Calais, sans aucune distinction de nationalité. Il ne s'agit plus également de célébrer uniquement la « grande histoire » et les grands stratèges et héros de la Première Guerre mondiale, mais bien de redonner la parole aux « anonymes », qu'ils aient été combattants ou civils à l'« arrière », afin de pouvoir ancrer leurs histoires personnelles, familiales ou locales dans le déroulement général du conflit. Enfin, à l'heure où les derniers acteurs et témoins directs de la Première Guerre mondiale ont disparus depuis peu, il est primordial pour l'État de développer des actions mémorielles, dites de « pédagogie civique ». Il convient alors de transmettre aux publics scolaires une histoire

¹ Il est intéressant de souligner que la Mission du Centenaire était initialement conçue pour un temps limité à trois ans, avant d'être prolongé en 2015 jusque 2019. Cette décision gouvernementale prouve à la fois une demande sociale et politique de voir perdurer les commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale au-delà de 2014 et du souvenir de l'entrée en guerre.

plurielle du premier conflit mondial ainsi que de son héritage, posant les bases d'une Europe pacifiée depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, dont les origines se trouvent dans la création de la Société des Nations, moins de deux ans après l'Armistice de 1918. Ainsi, tout au long de notre production à venir, nous garderons en point de mire ces trois canons mis en avant par la Mission du Centenaire pour tous projets constitutifs des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale que sont : discours prenant en compte tous les acteurs et spectateurs, célèbres ou inconnus, de la guerre, discours globalisée à l'échelle européenne et/ou mondiale, et discours questionnant la survivance de la mémoire du conflit dans notre société actuelle, notamment auprès des jeunes générations.

De nos jours, la présence de la Grande Guerre se traduit essentiellement par la présence sur le territoire français de nombreux monuments aux morts, mémoriaux et lieux de sépulture, pour la plupart construits entre 1919 et 1924 à la demande des collectivités et des anciens combattants, et constitutifs d'une deuxième vague mémorielle du premier conflit mondial², ainsi que dans les espaces du quotidien par les productions culturelles qui lui sont dédiées. Ainsi, chaque année, des dizaines d'ouvrages sur la Première Guerre mondiale sont édités à l'approche du 11 Novembre, date commémorative de tous les « morts pour la France » au cours des conflits du XX^e siècle depuis une loi du 28 février 2012³. Cette part des publications et des projets culturels traitant de la Grande Guerre s'est, naturellement, vue croître exponentiellement depuis 2014. Ainsi, entre 2014 et 2016, la Mission du Centenaire a délivré son label⁴ à 3 500 projets afin de valoriser les initiatives d'établissements scolaires, d'associations, de collectivités territoriales ou d'institutions culturelles et patrimoniales. Cependant, il ne nous faut pas oublier que ces projets labélisés ne concernent qu'une infime partie de toutes les initiatives proposées par les acteurs des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, dont la variété des thématiques abordées et des formes prises témoignent des évolutions historiographiques récentes. Les combattants et leurs expériences sont au cœur de ces productions mémorielles, qu'il s'agisse d'expositions, de spectacles vivants, de publications,

² Une première mémoire de la guerre est, effectivement, produite au cours du conflit lui-même par la collecte et la création de documents, généralement soumis à la censure, visant à construire un imaginaire collectif de la guerre et à mobiliser constamment les populations à l'« arrière », en leur faisant part de l'expérience combattante et du caractère « atroce » des actions et comportements de l'ennemi.

³ « Loi n° 2012-273 du 28 février 2012 fixant au 11 novembre la commémoration de tous les morts pour la France », *Legifrance* [en ligne].

URL :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000025413468&categorieLien=id>
(consulté le 14/09/18).

⁴ Pour plus d'informations, cf. « Le label "Centenaire" », *Centenaire.org* [en ligne]. URL : <http://Centenaire.org/fr/la-mission/le-label-Centenaire> (consulté le 05/09/18).

de productions audiovisuelles, ... mais n'occultent en rien les thèmes des civils à l'« arrière », des femmes dans la guerre, des populations étrangères engagées dans le conflit, de la place des animaux dans l'effort de guerre, pour ne citer que quelques exemples. Preuves d'une volonté de redécouvrir la « petite » histoire, l'histoire régionale et locale, ces divers objets d'analyse sollicitent fortement les archives de la Grande Guerre, dont l'enrichissement des fonds se poursuit au travers des différentes collectes mises en place depuis 2014, sous l'impulsion du Gouvernement. Ce regain d'intérêt pour la Première Guerre mondiale, amorcé dans les années 1990, explique le développement sans précédent du « tourisme de mémoire ». Pour ne mentionner qu'un exemple, les anciens sites du champ de bataille de Verdun (1916) ont vu leur fréquentation multipliée par deux ou trois, à la veille de son centenaire. Néanmoins, au vu de la multiplication actuelle des productions mémorielles traitant de la Grande Guerre, il est légitime de se demander si la demande sociale qui en est à l'origine est durable, ou si le Centenaire de la Première Guerre mondiale ne constitue pas l'apothéose de sa survivance dans la mémoire collective.

Des acteurs de la Grande Guerre, la mémoire française, majoritairement constituée dans l'entre-deux-guerres par et pour les anciens combattants, a principalement retenu la figure du fantassin, du célèbre « Poilu ». Plus encore, le « Poilu de Verdun (...) devient l'étalon mémoriel⁵ » en France, en mémoire de l'une des batailles les plus sanglantes de la Première Guerre mondiale, dont le champ de bataille a été cristallisé et a vu, successivement, l'inauguration de l'ossuaire de Douaumont (1932), du Mémorial de Verdun (1967) et la poignée de main historique entre le Président de la République française François Mitterrand et le chancelier allemand Helmut Kohl (1984). Or, parmi les « oubliés » de la Grande Guerre, figurent les pilotes et, d'une manière plus générale, les aviateurs, dont le rôle militaire et le poids humain allèrent croissant au long des quatre années du conflit. Dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire, quelques études et expositions temporaires leur ont été accordées, fruits du travail d'universitaires, d'associations ou d'instances patrimoniales, dont le musée de l'Air et de l'Espace. Faisant suite aux expositions temporaires *La Grande Guerre des aviateurs* et *Verdun, la guerre aérienne* de 2014 et de 2016, la nouvelle exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* y ouvrira ses portes au public le 31 octobre prochain. Elle exposera une sélection des correspondances de

⁵ LAFON, Alexandre, *La France de la Première Guerre mondiale*, Malakoff, Éditions Armand Colin, 2016, p. 170.

trois pilotes français, allemand et britannique ainsi qu'un choix d'artefacts, avec pour objectif premier de présenter le vécu personnel de représentants d'une nouvelle arme : l'aviation.

Au long de la production à suivre, nous tenterons de répondre à deux problématiques principales : quel regard avons-nous sur la figure de l'aviateur de la Grande Guerre en 2018, au crépuscule des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale ? Quel discours envers le public est-il porté, de nos jours, par les institutions patrimoniales et culturelles sur le sujet ?

Afin de répondre aux questionnements soulevés précédemment, nous ciblerons notre analyse sur le parcours permanent et les expositions temporaires produits par quatre structures culturelles et patrimoniales, à savoir : le Service Historique de la Défense (SHD), le Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer, *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D et le musée de l'Air et de l'Espace. Nous aborderons successivement la place que tiennent les aviateurs dans la mémoire collective du premier conflit mondial, l'image donnée de ces combattants au sein des institutions précédemment citées et, enfin, le cas concret de la prochaine exposition temporaire réalisée par le musée de l'Air et de l'Espace, et traitant de cette thématique.

Notre étude sera majoritairement basée sur trois types de sources, selon la partie de notre développement en question. Tout d'abord, une importante bibliographie traitant de la Première Guerre mondiale et des aviateurs de 1914-1918 sera mise au service d'une analyse mémorielle de la place de ces derniers dans l'historiographie de la Grande Guerre. Les derniers essais et publications traitant plus particulièrement de la mémoire du premier conflit mondial, produits dans le cadre du Centenaire de la Première Guerre mondiale seront plus encore invoqués, dans l'objectif de cerner les évolutions les plus récentes et leur niveau d'imprégnation dans les institutions culturelles et patrimoniales. Ensuite, viennent les sources documentaires et supports de communication traitant des expositions temporaires et parcours permanents analysés dans la deuxième partie de notre développement, que nous avons pu rassembler au cours de ces cinq derniers mois. Notre examen s'appuiera également sur notre propre appréciation, acquise lors des visites libres effectuées dans les trois expositions temporaires portant sur les aviateurs de la Grande Guerre en 2018. Enfin, s'agissant de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre*,

Récits personnels d'Européens en 14-18, les divers documents élaborés au cours de notre stage professionnel au musée de l'Air et de l'Espace, en tant que co-commissaire et chargé d'exposition au Service de la conservation, serviront de base à une introspection plus poussée du discours qui y sera développé, et auquel nous avons contribué.

I/ Les aviateurs dans la mémoire de la Grande Guerre

En premier lieu, nous esquisserons une analyse de l'importance accordée, ou non, aux aviateurs de la Première Guerre mondiale dans la mémoire nationale produite depuis la fin du conflit jusqu'à nos jours. Il s'agira, tout d'abord, d'exposer la place de l'aviation dans l'historiographie produite au lendemain de la guerre, par le truchement d'objets d'analyses précis telle que la bataille de Verdun. Puis, nous aborderons les formes et les raisons d'une prépondérance de la figure de l'« as » de la chasse dans la mémoire collective, en comparaison aux autres typologies d'aviateurs. Enfin, nous nous pencherons sur les évolutions historiographiques ayant traités au sujet de la Grande Guerre et, plus particulièrement, de la guerre aérienne entre 1914 et 1918.

1/ La place de l'aviateur face à la prédominance du « Poilu »

Durant les quatre années de la Première Guerre mondiale, la France a mobilisé 7,9 millions d'hommes. Parmi eux, environ 1,4 millions ne retrouvèrent jamais leur foyer. Avec 27% de morts parmi la tranche d'âge des 18-27 ans, la France est, proportionnellement, le deuxième pays engagé dans le conflit le plus meurtri, après la Serbie. Parmi les morts et les disparus de la Grande Guerre, l'aviation enregistre 7 757 pertes sur un total de 102 500 personnels navigants et non-navigant, dont 17 189 pilotes⁶. Dans ce premier axe de notre développement, nous exposerons, sur la base de ces données chiffrées et d'une étude du contexte historique au lendemain de la guerre, la place de l'aviateur dans la mémoire du conflit mondial, en comparaison au fantassin, dont une analyse ciblée sur la bataille de Verdun fera office d'illustration tangible.

A/ Les combattants de la « cinquième arme », les oubliés du roman national ?

D'une manière générale, en France, la mémoire collective de la Grande Guerre renvoie à « la figure centrale [qu'] est sans conteste le poilu⁷ ». Véritable héros au début de la Première

⁶ L'ensemble de ces données chiffrées provient de FERRY, Vital, *L'aviation française pendant la Première Guerre mondiale*, Paris, Éditions Histoire & Collections, 2014, p.119.

⁷ BOMMELAER, Claire, « Nicolas Beaupré : "la figure centrale du poilu a traversé le siècle" », *Le Figaro* [en ligne]. URL : <http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2013/11/10/01016-20131110ARTFIG00120-nicolas-beaupre-la-figure-centrale-du-poilu-a-traverse-le-siecle.php> (consulté le 21/09/18).

Guerre mondiale, celui-ci est devenu progressivement symbole d'une jeunesse victime et sacrifiée. La figure du « Poilu », dans notre mémoire actuelle, a même dépassé celle de grands noms d'officiers tels que les maréchaux Joseph Joffre (1852-1931) et Ferdinand Foch (1851-1929), ou celle des dirigeants politiques comme Georges Clémenceau (1841-1929), ministre de la Guerre de novembre 1917 à janvier 1920. Mais qui est véritablement le « Poilu » ? Le terme en lui-même, apparu bien avant 1914, au cours des guerres napoléoniennes, désigne, dans la troupe, le soldat audacieux, sans peur, puis, par extension dans le langage courant, une personne courageuse. Dans l'« enfer des tranchées », le terme de « Poilu » désigne indistinctement les braves qui sont montés au combat, baïonnette au canon. Les moustaches et barbes portées par les fantassins viennent entériner le surnom qui leur est donné. Dès le conflit, les photographies du « Poilu » barbu, en uniforme bleu horizon, coiffé de son casque « Adrian » et tenant son fusil « Lebel » à la main, se multiplient dans les périodiques de l'époque, et sur tous les supports visant à inciter les Français à souscrire aux emprunts de guerre⁸. Véritable héros de la Grande Guerre, à la suite du passage de la guerre de mouvement à la guerre de position par la mise en place des tranchées, le « Poilu » s'impose comme la véritable – et l'unique – figure mémorielle. Ces fantassins, dont la bataille de Verdun marqua un tournant dans leur mémoire, font l'objet de nombreuses productions scientifiques, littéraires ou artistiques, et ce jusqu'à nos jours. Le *best-seller* de Jean-Pierre Guéno, écrivain français, *Parole de Poilus, Lettres et carnets du front. 1914-1918* paru en 2013, et écoulé à plus d'un million d'exemplaires, en témoigne. La même année, *Au revoir là-haut*, publié par l'auteur et scénariste Pierre Lemaitre, confirme la tendance, en s'écoulant à 490 000 exemplaires et en remportant le célèbre Prix Goncourt. En 2017, ce roman est par ailleurs adapté au cinéma par Albert Dupontel. Néanmoins, il ne fallut pas attendre la veille du Centenaire de la Première Guerre mondiale pour que la figure du « Poilu » attire à nouveau les lecteurs. Dès les années 1990, le sujet réapparaît parmi les *best-sellers*, dont *Un long dimanche de fiançailles* du romancier Jean-Baptiste Rossi (Sébastien Japrisot de son nom de plume), paru en 1991, est l'exemple le plus notable. Adapté par Jean-Pierre Jeunet au cinéma en 2004, le film homonyme est salué par la critique et reçoit de nombreuses récompenses, dont cinq César en 2005.

Au lendemain du 11 novembre de 1918, 6 millions de soldats rentrent progressivement chez eux. Très vite, ceux-ci se rassemblent et constituent de nombreuses associations d'anciens combattants parmi lesquelles l'Union nationale des combattants (UNC), déclarée le jour même de l'Armistice, et l'Association républicaine des anciens combattants (ARAC), figurent au

⁸ Cf. Annexe I.1 : Affiche de propagande pour l'emprunt général.

premier plan. Nous l'avons esquissé plus haut, de ces 6 millions d'anciens combattants, la très grande majorité sont des fantassins, ou des artilleurs, érigés au rang de « héros de la Nation ». Leurs témoignages inondent la mémoire collective, créée dans l'entre-deux-guerres, d'autant plus qu'ils sont source de nombreux récits écrits et édités, et que les anciens combattants ont un rôle majeur dans la politique de cette période. Les conditions de vie plus rudes des « Poilus » dans les tranchées, en comparaison aux aviateurs sur les terrains d'aviation, ainsi que l'impact psychologique sur les populations des « gueules cassées » et des pertes massives lors des grandes batailles au sol, ou les pèlerinages des populations sur les emplacements des champs de bataille, sont autant d'éléments en faveur d'une mémoire tournée vers le « Poilu ». Par conséquent, le rôle des aviateurs dans la victoire est marginalisé, et leurs récits éclipsés du « roman national ». Le défilé de la Victoire du 14 juillet 1919, à lui seul, résume la situation : l'« as des as » français, René Fonck (1894-1953), remonte seul l'avenue des Champs-Élysées en portant le drapeau tricolore. Qui plus est, aucun avion ne survole, ce jour-là, la célèbre avenue et les représentants des différents régiments de l'armée de Terre. Tandis que, « la France possédait environ onze mille avions⁹ », faisant d'elle la première puissance aéronautique militaire mondiale en 1918, cette décision du commandement militaire n'autorisant les honneurs qu'aux « Poilus » est immédiatement considérée comme une injustice par les aviateurs. En signe de contestation, le pilote Charles Godefroy (1888-1958), effectue un passage sous l'arc de triomphe parisien, à bord de son avion Nieuport de type XI, quelques mois plus tard.

B/ Un exemple concret : la bataille de Verdun

Que ce soit dans la mémoire ou dans l'historiographie de la Première Guerre mondiale, la bataille de Verdun, qui a fait rage du 21 février au 18 décembre 1916, demeure principalement l'une des plus grandes batailles terrestres du conflit, et de l'Histoire. À l'origine de la mythification du « Poilu de Verdun » que nous avons évoqué en introduction à notre mémoire, « l'image perdue d'un choc frontal et linéaire, en deux dimensions, où la troisième, l'arène des combats aériens, reste accessoire et contingente, sinon absente.¹⁰ » En réalité, la bataille de Verdun, bien loin de ce qu'en a retenu la mémoire collective, marque la véritable

⁹ PAGÉ, Georges, *L'aviation française, 1914-1918*, Paris, Éditions Grancher, 2011, p.340.

¹⁰ JANKOWSKI, Paul, « La bataille aérienne : une enquête historiographique », In. AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *Verdun, la guerre aérienne*, Villers-sur-Mer, Éditions Pierre de Taillac, 2016, p. 17.

naissance de la guerre aérienne. Très tôt au cours de cette bataille, la doctrine consistant en la maîtrise de l'air s'impose aux différents camps ennemis. La nécessité de la domination aérienne s'explique, avant tout, dans le but d'aveugler l'adversaire en le privant de ses moyens d'observation (avions de reconnaissance et ballons captifs), devenus indispensables à l'artillerie et à la réussite des opérations militaires au sol. Ainsi, la bataille de Verdun marque également l'essor de l'aviation de chasse, dont le rôle est de protéger les appareils alliés relevant de l'aviation et de l'aérostation d'observation, ainsi que d'abattre ceux de l'ennemi.

En conséquence, nous pouvons légitimement nous demander quelles sont les raisons, au vu de ce tournant majeur dans l'aéronautique militaire, d'une telle absence de l'aviateur dans la mémoire de Verdun. L'analyse des sources officielles que sont *Les Armées françaises dans la Grande Guerre*¹¹, pour la France, et *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*¹² pour l'Allemagne, ne font état, dans leurs parties consacrées à la bataille de Verdun, que de la supériorité de l'aviation allemande aux premières heures de celle-ci. L'ouvrage français l'explique par les retards pris dans la production de nouveaux appareils, ainsi que par la faiblesse des unités existantes. Une reconnaissance de l'« importance capitale » de l'aviation est, tout de même, inscrite dans le récit de la reprise de Douaumont en octobre 1916, témoignant d'une évolution doctrinale dans l'armée française. Néanmoins, il s'agit de la seule mention de la « cinquième arme » dans la narration d'une cinquantaine de pages. Des souvenirs et journaux intimes, l'analyse de l'ouvrage *Témoins*, publié en 1919 par l'écrivain français Jean-Norton Cru (1879-1949), nous permet d'appréhender la place des aviateurs dans les productions littéraires au lendemain de la Grande Guerre. Dans son analyse critique, Jean-Norton Cru donne sa vision de la véracité des faits rapportés dans 304 ouvrages de première main, édités par 252 combattants et anciens combattants, entre 1915 et 1928. De cette importante masse littéraire, seuls quelques rares témoignages d'aviateurs émergent : généralement des autoportraits narrant des combats mythifiés, parfois bien loin de la réalité. Jean-Norton Cru retient, néanmoins, des récits évoquant la bataille aérienne au-dessus de Verdun, les *Notes d'un pilote disparu* rédigées par

¹¹ « *Les Armées françaises dans la Grande Guerre* sont présentées comme "l'histoire définitive de la Grande Guerre, établie d'après les journaux de marche des unités et la documentation la plus complète". Publiée de 1922 à 1939, cette collection monumentale présente 107 volumes où se mêlent récits, documents et cartes des opérations menées par les armées françaises en 1914-1918. Voulu par le gouvernement et l'état-major afin de rappeler les sacrifices et asseoir la place de la France dans le conflit, elle est l'œuvre du Service historique de l'armée, créé spécialement en 1919 pour sa rédaction. », *Défense.gouv* [en ligne]. URL : <https://www.defense.gouv.fr/actualites/memoire-et-culture/les-armees-francaises-dans-la-grande-guerre-en-ligne-sur-memoire-des-hommes> (consulté le 20/09/18).

¹² Version officielle allemande de l'histoire de la Première Guerre mondiale, cet ouvrage monumental a été progressivement édité de 1925 à 1944 et comporte quatorze volumes.

l'aviateur Jean Béraud-Villars (1893-1979). Dans ses notes, le pilote fait part d'une innovation majeure dans la doctrine aérienne en 1916 : celle de la naissance du soutien tactique, consistant en un appui de l'infanterie au sol par des escadrilles regroupant une trentaine d'appareils. D'une autre typologie de source que sont les études et mémoires militaires produites dans l'immédiat après-guerre, nous ne retiendrons guère plus, quantitativement, de récits reconnaissant l'impact de l'aviation dans la bataille de Verdun. Ainsi, les officiers supérieurs, anciens combattants de Verdun, ne saluent généralement les aviateurs, dans leurs productions ou discours, que d'un geste fraternel en marge du propos principal destiné au couple infanterie / artillerie. Finalement, des travaux d'historiens non spécialistes du fait militaire produits dans l'entre-deux-guerres, nous soulignerons uniquement les raccourcis effectués sur la guerre aérienne. Qu'il s'agisse des divers *Guides illustrés Michelin des champs de bataille* – illustrant, au passage, la naissance d'un « tourisme de mémoire » dès les années 1920 –, de *L'Histoire de la Grande Guerre*, plusieurs fois rééditée, d'Henry Bidou (1873-1943), ou des manuels scolaires d'alors¹³, tous passent sous silence ou marginalisent l'aviation à Verdun, uniquement citée pour mieux appuyer le discours sur les rôles prépondérants de l'infanterie et de l'artillerie, ou pour ressusciter les « as » et leurs combats chevaleresques d'un autre temps. Par conséquent, les sources produites au cours du conflit, ou dans l'immédiat après-guerre, traitant de la guerre aérienne de 1914-1918, très faibles proportionnellement, donnent un premier élément de réponse.

Deuxièmement, lors de la bataille de Verdun, devenue dès son déclenchement « le symbole de la Grande Guerre des Français, 160 000 d'entre eux sont morts, dont 146 aviateurs¹⁴. » Cette importante différence numérique – qui ne doit pas occulter le fait que les aviateurs, proportionnellement, ont été davantage touchés par la mort que les fantassins – explique à elle-seule la domination du « Poilu » dans la mémoire relative à cette bataille. De plus, le caractère subi de la bataille, faisant suite à une offensive allemande, puissant envahisseur supérieur en nombre, permet la glorification d'une défense héroïque de l'infanterie française, en comparaison à son aviation qui s'est rapidement battue à armes égales, une fois la crise de la production industrielle de février-mars 1916 passée. Finalement, il ne faut

¹³ A ce titre, il est intéressant, ici, de mentionner l'unique évocation de l'aviation militaire française de la Première Guerre mondiale dans *L'Histoire de France, cours moyen, classes de 8^e et 7^e des lycées*, manuel scolaire, rédigé par l'historien positiviste Ernest Lavisse (1842-1922) et ayant fait autorité de 1884 jusqu'aux années 1950, au fil de ses rééditions : « On se battait dans les airs. Les avions de guerre étaient armés de mitrailleuses et se donnaient la chasse les uns les autres. Des aviateurs se rendirent célèbres par leurs exploits. Chez nous, le plus célèbre fut Guynemer, un jeune homme de 20 ans, extraordinaire brave qui abattit plus de 50 avions ennemis et mourut en combattant. »

¹⁴ JANKOWSKI, Paul, *op.cit.*, p.28.

rechercher, dans les raisons de la nette disproportion mémorielle entre le « Poilu » et l'aviateur de Verdun, une autre cause que les acteurs ayant construits cette mémoire. Effectivement, « dès 1916, deux types d'acteurs sont à l'ouvrage : les hommes de pouvoir, responsables politiques et journalistes, et les combattants eux-mêmes¹⁵. » Tandis que les hommes politiques, tel que Raymond Poincaré, ancien Président de la République française (1913-1920), se rendent plusieurs fois sur le champ de bataille, les journalistes multiplient prises de vue et articles visant à donner une image héroïsée de Verdun. Les fantassins, quant à eux, se relaient de manière permanente au front, au grès des mouvements des divers régiments engagés. Des discours produits par et pour ces trois types de protagonistes, nous vient l'origine de la mémoire de la symbolique bataille de Verdun.

En conclusion, la première étude de notre mémoire a eu pour ambition de montrer la place de l'aviation et de l'aviateur dans la mémoire de la Grande Guerre, puis dans celle de la bataille de Verdun en particulier. Écrasés numériquement par le poids des « Poilus », dont le mythe a été relayé dans la propagande de guerre, les aviateurs, hormis quelques « as » que nous aborderons ensuite, ne sont pas restés dans la mémoire collective du conflit. De plus, les « Poilus », rassemblés dans les jeunes associations d'anciens combattants deviennent les rédacteurs de l'histoire de la Grande Guerre et de sa portée mémorielle, au travers des monuments aux morts, mémoriaux et lieux de sépultures qu'ils font construire en l'honneur de leurs camarades tombés sur les champs de bataille.

2/ L'« as », prince des airs et de l'aviation de la Première Guerre mondiale

Figure de proue de la guerre aérienne entre 1914 et 1918, l'« as », pilote d'avion de chasse crédité d'au moins cinq victoires aériennes, au-dessus des lignes alliées ou ayant faites l'objet d'au moins deux témoignages d'autres aviateurs ou d'observateurs au sol, se révèle très vite comme un sujet instrumentalisé par la propagande de guerre. Redonnant un nom, un visage et des signes de victoire tangibles à une guerre de masse, déshumanisée et marquée, au sol, par des avancées et replis dérisoires, les « as » font l'objet d'un traitement ostensible dans les

¹⁵ RAYNAUD, Clémence, « La mémoire et l'oubli. Les aviateurs de Verdun. », In. AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *Verdun, la guerre aérienne*, Villers-sur-Mer, Éditions Pierre de Taillac, 2016, p. 31.

périodiques dès 1916. Ici, nous nous efforcerons de détailler les formes et les raisons de ce fait établi. Puis, dans un second temps, nous relaterons, au travers d'exemples congrus, la survivance du mythe de l'« as » jusque dans nos mémoires contemporaines.

A/ Les succès aériens, fer de lance de la propagande de guerre

Au début du conflit, la chasse qui consiste encore en la recherche du duel aérien et de l'exploit individuel, focalise l'ensemble des représentations héroïques de l'aviation. Sujet de prédilection des Peintres Officiels du ministère de la Guerre, qui peignent à « représenter, dans les codes conventionnels, la guerre de position au sol¹⁶ », la chasse devient alors l'objet d'une réappropriation des combats épiques traditionnels, renvoyant à l'imaginaire militaire cavalier. Effectivement, il est bon de rappeler que bon nombre d'aviateurs qui se spécialisent dans les missions de chasse proviennent de la cavalerie, briguée jusqu'en 1914 par les classes sociales les plus aisées. Par conséquent, une culture noble de l'aviation de chasse se développe, renvoyant sans cesse, que ce soit dans les récits des « as » eux-mêmes ou dans la presse, à l'esprit héroïque des « chevaliers des airs » ou à celui de la chasse, le plus aristocratique de tous les sports. Les succès aériens sont également la réponse trouvée, par la propagande, pour donner aux populations à l'« arrière » des images d'une guerre en mouvement, où vitesse et victoires personnelles contrastent avec l'enlisement caractéristique des batailles au sol. Largement reproduites dans la presse ainsi que dans les cartes postales et les expositions, les œuvres des Peintres Officiels contribuent à populariser les pilotes de chasse.

De cette chasse française, l'intérêt pour les populations civiles va très rapidement se cristalliser autour de la figure de l'« as ». Pilotes crédités d'au moins cinq victoires aériennes, ceux-ci ne sont que 182 tout au long du conflit, soit « à peine 3% des pilotes de chasse formés en France.¹⁷ » Totalisant à eux seuls 1 756 victoires homologuées sur un total de 3 950 avancé par l'armée française, ces-derniers revendiquent près de la moitié du palmarès. Pour la plupart, les « as » considèrent davantage le combat aérien comme une compétition sportive, où les avions ennemis abattus ne sont plus que des mesures de performances, dont le but est l'accumulation de sensations fortes et d'honneurs. Ainsi, l'objectif de tous est de remonter le

¹⁶ FUCHS, Perrine, « Représenter la guerre aérienne en 1916 : la propagande par l'image », In. AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *Verdun, la guerre aérienne*, Villers-sur-Mer, Éditions Pierre de Taillac, 2016, p. 176.

¹⁷ GOYA, Michel, « Les as : "des gens à part" », In. AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *La Grande Guerre des aviateurs*, Paris, Livres EMCC éditions, 2014, p.101.

classement des « as », dont l'apothéose revint au capitaine René Fonck, « as des as » français avec ses 75 victoires homologuées (142 supposées) à la fin du conflit. A partir de 1916, et du véritable essor de la chasse lors de la bataille de Verdun tel que nous l'avons exposé plus haut, les portraits d'« as » dans la presse se font plus nombreux. Face à une guerre totale et de masse, la figure de l'« as » permet aux populations à l'« arrière » d'individualiser et d'humaniser le combat. Ainsi, une étude sur la presse éditée en 1916 permet d'avancer que « dans *L'Humanité*, 87,5% des illustrations liées à l'aviation ont pour sujet un portrait d'aviateur, 51% dans *La Guerre aérienne illustrée*, 36% dans *l'Excelsior*, 29% dans *Le Miroir* et 13% dans *L'Illustration*.¹⁸ » Incarnant tout un ensemble de valeurs guerrières, les images d'« as » envahissent progressivement les « Unes »¹⁹ et colonnes des périodiques de l'époque, sous forme de photographies officielles en uniforme de cérémonie, ou de photographies prises au moment du départ en mission sur le terrain d'aviation, devant un avion ennemi abattu, ou lors de cérémonies de remise de décoration. Finalement, les exploits d'« as » tels que Georges Guynemer, Jean Navarre (« la sentinelle de Verdun »), Charles Nungesser, René Fonck, ... sont systématiquement relayés par la presse et mis en avant.



Fig. 1 : Portraits des trois plus grands « as » français : René Fonck, Georges Guynemer et Charles Nungesser
©BnF / Acepilots / Wikipédia

Néanmoins, et en contrepied des éléments exposés ci-avant, il nous faut nuancer le rôle médiatique des « as » de la chasse dans sa globalité. Ainsi, si 3% seulement des pilotes sont crédités comme « as », seulement une minorité de ces derniers fait l'objet d'une forte couverture médiatique. Des pilotes tels que « Paul Tarascon, Marcel Vialet ou Paul Sauvage, qui

¹⁸ FUCHS, Perrine, *op.cit.*, p.179.

¹⁹ Cf. Annexe I.2 : « Une » du journal *J'ai vu* du 5 août 1916 : « Breilan d'As – Chaput, Marchal, Nungesser ».

comptabilisent 5 et 6 victoires, n'apparaissent que rarement dans les journaux.²⁰ » De plus, dès la bataille du Chemin des Dames de 1917 et l'injonction faite aux chasseurs, par le commandant Paul du Peuty (1878-1918), commandant de l'aéronautique aux armées, d'aller détruire l'aviation allemande au-dessus de ses lignes, l'action des « as » disparaît peu à peu de la presse. L'année 1918, caractérisée par une massification de la guerre aérienne, dont la création en mai 1918 de la 1^{ère} Division aérienne regroupant 600 appareils est l'exemple le plus symbolique, et la reprise des succès terrestres, sonne finalement le glas de la propagande faite durant la Première Guerre mondiale autour de la figure des « as ».

B/ La figure de l'« as », de l'après-guerre à nos jours

Dans ce second axe, nous ébaucherons la survivance de la figure de l'« as », de 1918 à nos jours. Nous venons de l'exposer, les « as » ne représentent qu'une minorité parmi la totalité des aviateurs de la Grande Guerre. Néanmoins, tel que l'avance Michel Goya, il s'agit des « éléments les plus agressifs²¹ » de la chasse. Au lendemain de la Première Guerre mondiale, ces pilotes, habitués aux montées d'adrénaline et à provoquer l'admiration du plus grand nombre, ont pour la plupart un destin hors norme. En guise d'illustration, sur les quarante premiers « as » au classement, trente survivent à la guerre, dont dix meurent encore à bord d'un avion dans les neuf ans qui suivent la fin du conflit, majoritairement dans des exhibitions ou des défis aériens. Ainsi, Georges Madon (1892-1924), meurt lors d'une démonstration de vol à Bizerte (Tunisie), le 11 novembre 1924, lors de l'inauguration d'un mémorial au nom de Roland Garros. Albert Dellin (1890-1923), quant à lui, trouve la mort lors d'un accident à l'occasion d'un vol d'essai à Villacoublay. Pierre Marinovitch (1898-1919), le « benjamin des as » de l'aviation française, disparaît à 21 ans en s'écrasant lors d'une démonstration de voltige en Belgique, en présence du roi Albert I^{er}. Jean Navarre (1895-1919), enfin, meurt également dans un accident proche de l'aérodrome de Villacoublay, alors qu'il s'adonne à un vol de démonstration. Certains « as » font également parler d'eux en relevant, ou en tentant de relever, des défis aéronautiques. Parmi eux, Jules Védrines (1881-1919), réalise l'exploit de se poser à bord d'un avion Caudron de type G.3 sur le toit des galeries Lafayette, boulevard Haussmann. Il meurt, néanmoins, trois mois plus tard, lors de l'inauguration de la ligne commerciale Paris-Rome. Finalement, Charles Nungesser (1892-1927) reste le cas le plus connu, lui qui avec

²⁰ FUCHS, Perrine, *op.cit.*, p.182.

²¹ GOYA, Michel, *op.cit.* p.106.

François Coli a tenté une traversée de l'océan Atlantique, dans le sens Paris – New-York, à bord de leur avion « L'Oiseau blanc », mais n'arriva jamais à destination. Ainsi, l'incroyable propagande dont avaient fait l'objet les « as » au cours de la Grande Guerre, suivie par les destins parfois tragiques de ces « gens à part²² », expliquent pour bonne partie leur survivance jusqu'à nos jours.

Afin d'appuyer ce-dernier point, nous pouvons nous attarder, ici, sur trois simples illustrations. Tout d'abord, s'agissant de la production littéraire à portée scientifique, nous pouvons mentionner que sur le simple échantillon de dix livres constituant le fonds de la Bibliothèque universitaire d'Artois (sites d'Arras et de Béthune) en lien avec la guerre aérienne, huit d'entre eux sont exclusivement consacrés aux évolutions techniques qu'a connu l'aviation entre 1914 et 1918 ou aux « as » de la chasse. Par ailleurs, quatre de ces ouvrages comportent explicitement le terme « as » dans leur titre, ou le nom de l'un d'eux, prouvant l'incroyable persistance de cette thématique jusqu'à nos jours. Il s'agit de : De Gmeline, Patrick, *Baron rouge et Cigogne blanche : Manfred Richthofen et René Fonck*, Grandhomme, Jean-Noël et Thérèse Krempp, *Charles de Rose : le pionnier de l'aviation de chasse*, Koechlin, Stéphane, *La légende du Baron rouge* et De Palmaert, Albéric, *Au temps des as*. Du côté de la production littéraire grand public, nous pouvons également relever parmi les fonds de l'Université d'Artois plusieurs entrées telles que : Kessel, Joseph, *L'équipage*, les trois tomes de la bande dessinée *Baron rouge* de Pierre Veys (*Le Bal des Mitrailleuses*, *Pluie de sang* et *Donjons et Dragons*), ainsi qu'une sélection parmi les tomes de la bande dessinée *Ambulance 13* de Patrick Cothias, où la figure de l'aviateur tient une place marginalisée, correspondant dans les grandes lignes au mythe véhiculé lors de la Première Guerre mondiale. Une deuxième illustration possible de la popularité de l'« as » dans l'imaginaire collectif contemporain réside dans la production filmique traitant du sujet. Une recherche parmi quatre-vingt-treize films traitant d'aviation et réalisés entre 1927 et 2013²³, nous permet d'en recenser neuf traitant de la figure des « as » de la Première Guerre mondiale. De ces diverses productions, notamment des plus anciennes, surgit le *topos* de l'« as » tel que relayé dans la l'imaginaire collectif de 1914-1918, à savoir un jeune homme fougueux, ivre de victoires et insatiable séducteur. Nous mentionnerons à titre d'exemples, trois de ces productions : *Les Anges de l'enfer*, première superproduction sur le

²² MARC (Lieutenant) [Jean Béraud-Villars], *Notes d'un pilote disparu (1916-1917)*, Paris, Éditions Hachette, 1918, [sp].

²³ Recherche effectuée sur les sites *Web Sens critique* et *AlloCiné*, accessibles en suivant ces liens :

- https://www.senscritique.com/liste/Films_d_aviation/18423#page-1/
- http://www.allocine.fr/tags/default_gen_tag=avion+%2F+aviateur&filtre=film&tri=&page=1.html

sujet, réalisée en 1930 par Howard Hughes (1905-1976) et les deux dernières réalisations en date, aux sujets évocateurs : *Flyboys* de Tony Bill (2006), centrée sur l'escadrille *Lafayette*²⁴, et *Baron Rouge* de Nikolai Müllerschön (2009), biographie romancée du célèbre « as des as » de la Grande Guerre²⁵. Enfin, une dernière preuve de la survivance des « as » dans la mémoire contemporaine est à rechercher auprès des institutions militaires, et plus particulièrement de l'armée de l'Air. Effectivement, certaines escadrilles gardent, encore de nos jours, les traditions des anciennes escadrilles de chasse de la Première Guerre mondiale et se rattachent, par conséquent, aux grands noms d'« as ». L'escadron de chasse ½ Cigognes de l'armée de l'Air française, pour ne citer que lui, se situe, ainsi, dans la filiation du groupe de combat n°12 de la Grande Guerre, aussi appelé « Escadrille des Cigognes ». Plusieurs grands « as » ont été successivement affectés à cette ancienne escadrille, parmi lesquels René Fonck, Georges Guynemer, Rolland Garros, René Dorme, ... Par ailleurs, Georges Guynemer, l'« as » préféré des Français de 1914-1918 a laissé de nombreuses traditions à l'armée de l'Air, a commencé par sa devise personnelle « Faire face » adoptée par cette-dernière, dès sa création en 1933. En dernier exemple, le Service Historique de la Défense (SHD) a mis en ligne, en 2016, sur le site Web *Chemins de Mémoire*, une sélection de six témoignages oraux d'« as » de la chasse, enregistrés après la Grande Guerre²⁶. Dans la thématique de notre développement, il est important de souligner que ces six témoignages proviennent d'un fonds bien plus conséquent, comportant plus de 130 témoignages oraux, compilés initialement par le Service Historique de l'Armée de l'Air (SHAA), d'aviateurs de tous les profils : pilotes de chasse, pilotes de bombardiers, mécaniciens, intendants, aviateurs ayant servis sur le front d'Orient, lors de la bataille de Verdun, ... Ce choix opéré par le SHD illustre donc, pleinement, notre propos.

Pour résumer ce deuxième axe, nous rappellerons la place centrale donnée aux « as » de la chasse, ces « gens à part », dans la propagande de la Première Guerre mondiale, notamment à partir de 1916. Leurs succès aériens, donnant un sentiment de victoire aux populations à l'« arrière », las de l'embourbement général des batailles au sol, ainsi que le tempérament de ces jeunes hommes, assoiffés de victoires, ont contribué à leur aura durant la guerre. Cet aura

²⁴ La persistance de l'escadrille La Fayette dans l'imaginaire collectif peut être illustrée par la présence de l'article « Les aviateurs yankees de l'escadrille La Fayette », le seul mentionnant des représentants de la cinquième arme, dans *Le Monde hors-série*, février – avril 2014, pp. 36-37

²⁵ Cf. Annexe I.3 : Affiches d'une sélection de films sur la guerre aérienne de 1914-1918.

²⁶ Pour plus d'informations, cf. « Les As 14-18, témoignages oraux », *Cheminsdememoire.gouv* [en ligne]. URL : <http://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr/histoire/multimedia/documents-audio> (consulté le 21/09/18).

a, par ailleurs, éclipsé les autres représentants de l'aviation militaire, « volants » (pilotes non crédités comme « as », observateurs, mitrailleurs, ...) ou « rampants » (mécaniciens, armuriers, intendants, ...), quasiment absents de la mémoire et de l'historiographie de la Grande Guerre. Les exploits d'après-guerre et les destins, souvent hors norme, des « as », couplés à la survivance du « mythe de l'as » dans les différentes productions scientifiques ou artistiques, ainsi que dans les traditions militaires, font, qu'aujourd'hui encore des noms tels que Georges Guynemer ou Manfred Von Richthofen peuvent trouver résonance dans notre imaginaire collectif.

3/ Quelles évolutions mémorielles et historiographiques ?

Dans ce dernier axe de notre développement consacré aux aviateurs dans la mémoire de la Grande Guerre, nous élargirons notre champ d'analyse. Effectivement, il conviendra, en premier lieu, d'exposer les évolutions mémorielles et historiographiques au sujet de la Grande Guerre, de 1914 à nos jours. Puis, dans un second temps, nous analyserons le degré de concordance des évolutions propres à la guerre aérienne, dans ce contexte général.

Sur la base des travaux d'Alexandre Lafon, dans sa *France de la Première Guerre mondiale*²⁷, nous avons exposé, en introduction à notre production, l'existence de plusieurs « mémoires » de la Grande Guerre. Effectivement, nous pouvons en relever au moins quatre, depuis 1914 à nos jours. Chronologiquement, une première mémoire, dite immédiate, a été produite au cours même de la Première Guerre mondiale. Dès les premières heures du conflit, les individus, aussi bien que les communautés, ont pris la pleine conscience de vivre un événement unique, dont il faut garder le souvenir. Les pouvoirs publics également sont venus alimenter cette première mémoire, par la production de nombreux documents de propagande visant à mobiliser en permanence l'opinion publique, tout en présentant l'ennemi « comme cruel, ignoble et indigne d'appartenir à la civilisation européenne²⁸ ». Parmi cette production immédiate, nous pouvons relever, à titre d'exemples, les rapports d'enquêtes sur les atrocités commises par les troupes allemandes lors de leur invasion du territoire français en 1914, les documents diplomatiques relevant du droit international, les albums photographiques et les films d'archives produits par la Section photographique et cinématographique de l'armée

²⁷ LAFON, Alexandre, *La France de la Première Guerre mondiale*, Malakoff, Éditions Armand Colin, 2016, 186 pages.

²⁸ *Idem*, p. 169.

(SPCA), ainsi que toutes les publications de témoignages de première main dont les maisons d'édition d'alors étaient friandes. Au lendemain de la guerre, une deuxième vague mémorielle se fait jour. Celle-ci relève principalement de la commémoration et prend forme avec les milliers de monuments aux morts, mémoriaux et lieux de sépulture, principalement construits entre 1919 et 1924 à la demande des collectivités territoriales et des anciens combattants. La mise en place de rites et rituels commémoratifs publics, dont les dépôts de gerbes au 11 novembre en sont l'exemple le plus significatif, est également constitutive de cette deuxième mémoire, élaborée dans une période de deuil et de reconstruction²⁹. Il nous faut également souligner le rôle crucial des associations d'anciens combattants et leur impact politique, dès le lendemain de la Grande Guerre, pour comprendre cette deuxième mémoire, vigoureuse jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Effectivement, c'est bel et bien l'année 1945 qui marque le début de la troisième phase dans la mémoire du premier conflit mondial. Il faut, à nouveau, panser les plaies et les nouveaux enjeux mémoriels liés à la Résistance, à la *Shoah* et à la guerre froide éclipsent peu à peu la mémoire de 14-18, dont le 50^e anniversaire de la bataille de Verdun, en 1966, et l'inauguration du Mémorial de Verdun l'année suivante, apparaissent comme les derniers feux. La Grande Guerre rentre alors « dans un long hiver mémoriel » qu'accompagnent une désertion progressive des cérémonies du 11 novembre et la disparition successive des acteurs et témoins directs du conflit. Néanmoins, c'est justement autour de ces-derniers que la Première Guerre mondiale fait son grand retour dans l'espace public des années 1990. Débute ainsi la quatrième vague mémorielle du conflit, toujours en cours, que Nicolas Offenstadt³⁰ a nommé le *revival 14-18*. Cette renaissance s'explique pour deux raisons, l'une politique, l'autre temporelle. En premier lieu, la fin de la guerre froide et, plus encore, la réunification allemande, paraissent déterminantes dans le regain d'intérêt pour l'événement, présenté comme la « matrice du XX^e siècle ». Ensuite, la disparition programmée du dernier « Poilu », attendue d'année en année dans un compte à rebours parfois macabre³¹, marque le passage de la Première

²⁹ En complément, il est intéressant de souligner, ici, qu'un véritable « tourisme de mémoire » s'est mis en place progressivement depuis la fin du conflit. Aujourd'hui, cette pratique donne lieu à de nombreux projets de territoires et à des collaborations entre institutions et nations (le projet d'inscription des sites funéraires et mémoriels de la Première Guerre mondiale au patrimoine mondial de l'UNESCO porté par la Belgique et la France, étudié par Victor Vendries, en 2016, dans son mémoire de Master 2 *Valoriser le patrimoine de la Grande Guerre : enjeux et limites du label UNESCO. Le cas des sites de mémoire des Ardennes* en est un exemple), au sein de ce qui peut être perçu comme une marchandisation de la mémoire de guerre.

³⁰ Historien français et maître de conférences à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Nicolas Offenstadt travaille sur les pratiques de la guerre et de la paix du Moyen Âge à l'époque contemporaine. Il est également membre du comité scientifique de la Mission du Centenaire, au sein de la Commission Valorisation et Ressources numériques.

³¹ Cf. Annexe I.4 : Revue de presse d'articles du *Monde* évoquant la disparition successive des trois derniers « Poilus » de la Grande Guerre.

Guerre mondiale de la sphère mémorielle à la sphère historique, de par la perte de tous ses acteurs directs. De cette transition, nous retiendrons un regain d'intérêt considérable pour le conflit, ainsi que la production massive de films et d'ouvrages interrogeant les raisons et l'expérience combattante du conflit. A la veille du Centenaire de la Première Guerre mondiale, alors que tous ses anciens combattants se sont éteints, une importante transformation mémorielle s'est opérée : la figure du « Poilu » est redevenue celle d'un jeune soldat, sacrifié « sur l'autel d'intérêts qui de dépassait », toujours héros, mais héros parce que victime.

C'est en hommage à cette figure sacrifiée pour la paix commune que la Président de la République française Emmanuelle Macron a réalisé son « itinérance mémorielle » du 4 au 11 novembre 2018. Véritable apogée des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, les huit jours de ce périple ont vu le Président se rendre, successivement, à Strasbourg (afin de célébrer le retour de l'Alsace à la France en 1918, en compagnie du Président allemand Frank-Walter Steinmeier), à Morhange (pour commémorer le massacre du 22 août 1914, où 27 000 français tombent au combat, faisant de cette journée la plus meurtrière de l'histoire militaire de France), à Pont-à-Mousson (où se trouve une nécropole de soldats américains, français et allemands), à Verdun (afin de visiter le champ de bataille de Verdun et la nécropole de Fleury-devant-Douaumont), à Reims (en hommage à la ville martyre, bombardée pendant 1 051 jours), à La Flamengrie (où fut claironné le premier cessez-le-feu du front occidental, le 7 novembre 1918 à 20h20), à Maubeuge (pour commémorer le siège de Maubeuge en août 1914, premier siège sur le sol français mené par l'Empire allemand), à Lens (autre ville martyre), à la nécropole nationale de Notre-Dame-de-Lorette (plus grande nécropole française pour la Première Guerre mondiale, où se trouve l'Anneau de la Mémoire inauguré le 11 novembre 2014), à Albert (en hommage à la Bataille de la Somme d'août 1918), à Rethondes (où se situe la Clairière de l'Armistice) et, finalement, à Paris, sous l'Arc de Triomphe. Dans la ligne directe de ses prédécesseurs, le général Charles de Gaulle, François Mitterrand, Nicolas Sarkozy et François Hollande, le Président Emmanuel Macron a imaginé ce moment fort comme témoin de la réconciliation franco-allemande, en associant l'Allemagne à la réalisation du programme commémoratif. Nous l'avons vu, le Président allemand était présent le 4 novembre 2018 à Strasbourg. Il fut relayé le 10 novembre par la chancelière allemande Angela Merkel, à Compiègne, afin de commémorer la signature de l'Armistice à Rethondes. Finalement, point d'orgue de cette itinérance mémorielle, le Président Emmanuel Macron a prononcé un discours sous l'Arc de Triomphe, face à une centaine de chefs d'Etat et de dirigeants d'organisations internationales œuvrant pour la mémoire de la Première Guerre

mondiale ou pour la paix dans le monde, avant d'ouvrir un Forum de la paix à la Grande Halle de la Villette.

Sur le plan de l'historiographie, le sujet d'analyse que constitue la Grande Guerre a également connu de profondes évolutions. Initialement, l'histoire de la guerre, écrite par ses acteurs – vainqueurs en France – reste circonscrite aux champs militaires et diplomatiques, afin de justifier la victoire de la France désormais intégrante du « roman national ». Les premières études réalisées par des historiens anciens combattants tels que Pierre Renouvin (1893-1974), réalisées dans l'immédiat après-guerre, s'intéressent aux origines du conflit et aux chocs armés où les combattants sont des entités au service de la Nation. Après la Seconde Guerre mondiale, les points d'ancrage changent pour investir les terrains économiques et sociaux. On s'intéresse alors à des groupes d'individus ainsi qu'à des mouvements, par exemple les mutineries. Enfin, dans la mouvance post-soixante-huitarde, l'historiographie de la Grande Guerre s'oriente vers l'expérience combattante et les parcours personnels des soldats. Les récits issus des milieux populaires sont désormais de plus en plus invoqués et trouvent un public. La « Grande Collecte », mise en place par la Mission du Centenaire entre 2013 et 2018, prouve à elle seule cette prise en compte par l'historiographie de la Grande Guerre des souvenirs et traces constitutives de la « petite Histoire ». Mettant en partenariat la Mission du Centenaire, les Archives de France et la Bibliothèque nationale de France (BnF), l'opération a permis le dépôt et la numérisation de plusieurs centaines de milliers de documents, et la rédaction d'un ouvrage sur la base de ces-derniers³². Dans la continuité de ce dernier changement, et avec la disparition des derniers anciens combattants de la Première Guerre mondiale, une extraordinaire ouverture à de nouveaux champs d'études relevant d'anthropologie, d'histoire sociale et d'histoire culturelle s'est opérée. Néanmoins, actuellement, deux écoles historiographiques s'opposent quant à la Grande Guerre, à savoir : une équipe internationale de chercheurs réunie autour de l'Historial de la Grande Guerre de Péronne, spécialisée sur l'histoire culturelle des représentations et l'histoire comparée de la guerre, et le « Collectif de recherche et de débats international sur la guerre de 14-18 » (CRID 14-18)³³, analysant les expériences et pratiques en guerre.

³² VIDAL-NAQUET, Clémentine (dir.), *La Grande Guerre des Français à travers les archives de la Grande Collecte*, Clermont-Ferrand, Éditions Centre France, 2018, 512 pages.

³³ Pour plus d'informations, cf. « Charte scientifique du CRID 14-18 », *CRID14-18* [en ligne]. URL : http://www.crid1418.org/a_propos/charte_ini.html (consulté le 21/09/18).

Pour clore cet axe consacré aux évolutions mémorielles et historiographique de la Grande Guerre, de 1914 à nos jours, nous pouvons nous demander si ces transformations se sont appliquées à la thématique particulière de la figure de l'aviateur. Force est de constater, avec tous les éléments esquissés précédemment, que la mémoire vive de la guerre aérienne reste encore fortement attachée aux sujets que sont les progrès de l'aviation au cours de la Grande Guerre, et la figure des « as ». De cette manière, la guerre aérienne est restée, jusqu'à relativement récemment, ancrée dans les deux premiers temps de l'historiographie de la Première Guerre mondiale, pour rappel : l'histoire militaire et tactique, et l'histoire des groupes (ici uniquement les « as »). Il faut, effectivement, attendre la période des années 1980 à 2000 pour voir se développer l'étude d'une histoire sociale et culturelle, dans le sillage des expérimentations du musée de l'Air et de l'Espace, au sujet des aviateurs de la Grande Guerre. Nous développerons ce-dernier point ultérieurement dans notre production. De plus, cette tendance ne fait pas encore l'unanimité des acteurs mémoriels en 2018. En définitive, et bien que des mutations ont pu être constatées, et continuent de l'être, il reste encore un chemin à parcourir avant de redonner la parole à tous les « oubliés » de la guerre aérienne.

II/ Les aviateurs de la Grande Guerre dans les institutions culturelles et patrimoniales à l'horizon 2020

Dans cette deuxième partie de notre mémoire, nous présenterons et analyserons la place des aviateurs de la Grande Guerre dans les institutions culturelles et patrimoniales, cent ans après l'Armistice de 1918. Nous nous intéresserons particulièrement à quatre d'entre-elles : le Service Historique de la Défense (SHD), le Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer, *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D et, finalement, le musée de l'Air et de l'Espace. Notre propos portera tout autant sur des expositions temporaires que sur des parcours permanents, dont la production a lieu entre 2014 et 2019, nous permettant ainsi d'examiner le discours porté sur les aviateurs de 1914-1918 dans un cadre temporel et mémoriel donné (commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale).

1/ Trois expositions temporaires françaises traitant de l'aviation au cours de la Première Guerre mondiale

Au cours de l'année 2018, trois expositions temporaires portant principalement ou exclusivement sur la thématique de la guerre aérienne entre 1914 et 1918 se sont déroulées au sein de trois institutions culturelles et patrimoniales françaises, excepté le musée de l'Air et de l'Espace. Le développement à suivre a pour ambition d'en exposer leurs genèses, objectifs et contenus ainsi que d'en établir un regard critique au vu des objectifs mémoriels actuels définis par la Mission du Centenaire.

A/ 1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française



Fig. 2 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire
1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française
©Service Historique de la Défense – site de Vincennes

La Première Guerre mondiale constitue le premier conflit où une guerre aérienne d'envergure nécessite l'emploi général de l'aviation et de l'aérostation militaire et maritime française de manière généralisée. L'exposition temporaire, produite par le Service Historique de la Défense (SHD), intitulée *1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française*, par une approche traitant à la fois de l'aéronautique dépendante de l'armée de Terre et de celle dépendante de la Marine, permet aux visiteurs une compréhension globale des opérations militaires ayant eu cours tout au long du conflit. En réalité, l'exposition débute son propos en 1783, afin de présenter les prémices de l'utilisation de l'aérostation à des fins militaires, et se conclut en 1936, pour évoquer la réorganisation de l'aéronautique militaire et maritime dans l'entre-deux-guerres. La création de l'armée de l'Air française en 1934 voit, par conséquent, une répartition des appareils, matériels et missions entre cette-dernière et l'aéronautique navale. La partie centrale de la production, consacrée aux quatre années du premier conflit mondial, quant à elle, expose longuement au public quatorze thématiques, allant des différents types de missions affectés aux aviateurs, à la culture et aux traditions propres qu'ils se sont créées, en passant par la place des animaux dans le quotidien de l'escadrille et dans l'effort de guerre. L'objectif affiché de cette nouvelle exposition du SHD, inscrite au calendrier des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale et

labélisée « Centenaire »³⁴, est de mettre en perspective les deux histoires parallèles de l’aéronautique militaire et maritime de la Grande Guerre, pour en montrer les particularités, les similitudes et les divergences. L’exposition est présentée gratuitement au sein des « salons d’honneur du pavillon du Roi³⁵ », au château de Vincennes, du 28 mai au 16 septembre 2018. Elle est divisée en trois séquences principales, elles-mêmes subdivisées en sous-séquences, selon le scénario suivant :

Séquence	Sous-séquence
Avant-guerre	1783-1913 : les prémices de l’aéronautique
1914-1918	L’aérostation
	Le bombardement
	La reconnaissance
	La chasse
	Les missions spéciales
	La formation en école
	L’aéronautique maritime
	Insignes d’escadrilles
	La production industrielle
	La vie en escadrille
	20 portraits d’aviateurs de 1914-1918
	Les animaux dans la guerre
	L’engagement des aviateurs étrangers
L’aviateur héros	
Après-guerre	1919-1936 : l’aéronautique entre-deux-guerres

En illustration à ces thématiques, le Service Historique de la Défense a mobilisé plusieurs dizaines d’objets, d’œuvres et de documents majoritairement issus de ses collections, auxquels s’ajoutent des artefacts en provenance d’institutions culturelles et patrimoniales

³⁴ Pour plus d’informations, cf. « Le label "Centenaire" », *Centenaire.org* [en ligne]. URL : <http://Centenaire.org/fr/la-mission/le-label-Centenaire> (consulté le 05/09/18).

³⁵ Cf. Annexe II.3 : Article du *Parisien* sur l’exposition temporaire *1914-1918, le ciel en guerre – l’aéronautique militaire et maritime française*.

partenaires. Parmi celles-ci, nous pouvons relever : « le musée de l’Air et de l’Espace, le musée national de la Marine, le musée de l’Armée et le musée de la colombophilie³⁶ ». À ces divers objets d’époques, témoins directs de la Première Guerre mondiale, s’adjoignent dix-sept peintures réalisées par les Peintres Officiels de l’Air et de l’Espace actuels, illustrant les différentes thématiques de l’exposition selon un regard contemporain. Afin d’accompagner et de documenter les éléments et thématiques précités, le SHD a également produit vingt-et-un panneaux d’exposition, de tailles variables, agrémentés de nombreuses reproductions de documents d’époque, et disponibles en deux langues : français et anglais (Royaume-Uni). À ces œuvres et panneaux s’ajoute un unique dispositif numérique audiovisuel : une borne tactile permettant aux visiteurs d’écouter d’authentiques témoignages oraux d’aviateurs de la Grande Guerre, sélectionnés parmi le corpus d’archives orales réalisé entre 1974 et le début des années 1980 par le Service Historique de l’Armée de l’Air (SHAA)³⁷, et de visualiser diverses photographies d’époque³⁸. Cette exposition temporaire, la seule parmi les productions de 2018 traitant de la guerre aérienne au cours de la Première Guerre mondiale, a servi de support à la publication d’un livret d’exposition³⁹ présentant environ quatre-vingt documents des collections du SHD en rapport avec la thématique (archives, photographies d’époque, fanions d’escadrille, entoilages d’avions, ...).

L’exposition temporaire produite par le Service Historique de la Défense, faisant office de conclusion à un cycle développé tout au long des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, se révèle intéressante dans notre analyse, car issue d’un milieu plus fortement marqué par le monde militaire que les deux autres institutions que nous évoquerons ci-après. Ainsi, si nous posons un regard critique et extérieur sur l’exposition *1914-1918, le ciel en guerre – l’aéronautique militaire et maritime française*, nous pouvons relever divers éléments évocateurs. En tout premier lieu, le cadre géographique choisi pour l’étude de

³⁶ Cf. Annexe II.2 : Fiche de présentation de l’exposition temporaire *1914-1918, le ciel en guerre – l’aéronautique militaire et maritime française*.

³⁷ Plus précisément, les témoignages oraux accessibles au public sont :

- Albert Caquot, Ingénieur général, interview AI 8 Z 48
- Albert Duval, Capitaine de Corvette, interview AI 8 Z 455
- Albert Etévé, Inspecteur général, interview AI 8 Z 4
- Henri Fabre, Constructeur, interview AI 8 Z 7
- Joseph Frantz, Capitaine de réserve, interview AI 8 Z 57
- Alfred Heurtaux, Général, interview AI 8 Z 31
- Paul-Louis Weiller, Commandant, interview AI 8 Z 73

³⁸ Cf. Annexe II.4 : Reportage photographique de l’exposition temporaire *1914-1918, le ciel en guerre – l’aéronautique militaire et maritime française*.

³⁹ CHAMPONNOIS, Sylvain et Emmanuelle MAURET, *1914-1918, le ciel en guerre – l’aéronautique militaire et maritime française*, Vincennes, Éditions du Service Historique de la Défense, 2018, 58 pages.

la thématique est celui de la France, seule « grande » Nation belligérante de la Première Guerre mondiale évoquée dans le discours (l'Allemagne et le Royaume-Uni en sont absents). Effectivement, seule la sous-séquence « L'engagement des aviateurs étrangers » permet d'évoquer d'autre pays, mais uniquement afin d'illustrer la présence de personnels étrangers dans l'aéronautique française de l'époque ; la très célèbre escadrille *Lafayette*, regroupant les volontaires américains sous un commandement français, en étant l'exemple le plus évocateur. Ensuite, il est intéressant de remarquer que la typologie même des objets présentés dans l'exposition nous renvoie à tout un imaginaire militaire. Ainsi, armements (fléchettes lancées depuis les avions sur les troupes au sol aux premières heures de la guerre, mousqueton de cavalerie et pistolet embarqués dans les avions, bombe allemande, ...), objets des collections techniques (paire de jumelles, appareil photographique, boîte stéréoscopique, hélice, phare de rappel de dirigeables, altimètre, émetteur-récepteur en télégraphie sans fil, ...) et, finalement, objets liés à l'identité et aux traditions militaires (brevets de poitrine, insignes brodés, brassards, fanions d'escadrilles, entoilages d'avions, médailles, fourragères, casquette et poignard d'officier, ...) figurent parmi les pièces maîtresses de l'exposition, en opposition aux éléments relevant davantage des aspects personnels de la guerre aérienne. De plus, force est de constater que sur les dix-sept peintures réalisées par les Peintres Officiels de l'Air et de l'Espace actuels, destinés à illustrer artistiquement les thématiques abordées dans l'exposition, au moins treize d'entre elles prennent pour sujet principal un avion en vol ou un combat aérien. Seules les trois œuvres, ci-dessous, représentant le lionceau « Whiskey », l'une des deux mascottes de l'escadrille *Lafayette*, le passage par l'aviateur Charles Godefroy sous l'arc de triomphe parisien en 1919, à bord de son avion Nieuport de type XI, et *Les entoileuses*, montrant le travail d'ouvrière dans une usine d'assemblage, font figures d'exceptions à la règle.





Fig. 3 : Sélection de peintures réalisées par les Peintres Officiels de l'Air et de l'Espace, exposées dans le cadre de l'exposition *1914-1918, le ciel en guerre - l'aéronautique militaire et maritime française*
©photographies Aurélien NICOLE

Enfin, l'exposition temporaire produite par le SHD, ne prend pas en compte les populations civiles à l'« arrière », ou de manière illusoire dans la thématique « La production industrielle », se situant ainsi à contrepied des évolutions historiographiques récentes au sujet de la Grande Guerre et des préconisations de la Mission du Centenaire, souhaitant la prise en considération de l'ensemble de la société.

Néanmoins, une fois tous ces éléments exposés et dépassés, *1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française*, reste une exposition temporaire offrant des éclairages inédits et inattendus sur la guerre aérienne. De toutes les productions que nous analyserons dans notre travail, elle est la seule à évoquer, et même à consacrer une sous-séquence entière, aux missions dites « spéciales », complètement occultées dans l'historiographie de la guerre aérienne au cours de la Première Guerre mondiale. Il est ainsi évoqué le haut risque de ces missions, consistant le plus souvent en la dépose et en la récupération d'agents infiltrés (généralement des agents des douanes germanophones) en territoire allemand. Elle est également la seule à traiter, de manière aussi poussée, la participation de l'aéronautique maritime à l'effort de guerre et à en détailler les missions, ainsi que les spécificités. Enfin, la thématique des « Animaux dans la guerre », bien que devenue

fréquente au sein des expositions temporaires des dernières années, en conformité avec l'ouverture à de nouveaux champs historiographiques de la Grande Guerre, est intéressante en ce sens qu'elle s'ancre dans les limites de l'escadrille. Parmi les autres points positifs majeurs de l'exposition, nous pouvons souligner la sous-séquence « 20 portraits d'aviateurs de 1914-1918 » présentant aux visiteurs une sélection des plus synthétiques et diversifiées, parmi les parcours des 18 000 pilotes ayant servis dans l'aéronautique française de la Première Guerre mondiale. Ainsi, des profils variés tels que ceux d'« as » célèbres et d'autres méconnus, de commandants d'escadrille et de personnels de l'aéronautique maritime y sont recensés. Il est, cependant, regrettable que cette sélection ne se soit intéressée qu'aux pilotes et n'ait pas inclus des portraits de personnels « rampants » (mécaniciens, armuriers, intendants, ...), ce qui aurait permis un éclairage plus fort sur les « anonymes » de la guerre aérienne.

Pour conclure, *1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française*, offre un très bel aperçu, au travers d'une exposition temporaire destinée au large public des visiteurs du château de Vincennes, de la mémoire que veut conserver l'armée française, en 2018, de la guerre aérienne ayant fait rage au cours du premier conflit mondial. Cette production se situe, donc, au centre d'enjeux de mémoire et de traditions militaires, tout en témoignant de la volonté progressive à s'ouvrir aux champs récents de l'historiographie de la Grande Guerre, comme le montrent certaines thématiques abordées, et à intéresser le tout public dans le cadre du lien armée-nation.

B/ 1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force



Fig. 4 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force*
©Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer

« Tout le monde connaît la RAF, la mythique armée de l'air britannique. Mais en Grande-Bretagne comme en France, peu de gens savent qu'elle est née à Saint-Omer⁴⁰ », telle est l'affirmation que nous pouvons trouver dans divers supports de communication au sujet des commémorations du Centenaire de la *Royal Air Force* (RAF) proposées par la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer (CAPSO). Effectivement, c'est sur le territoire audomarois, et plus précisément sur l'aérodrome des Bruyères de Longuenesse, que prend position, dès le 8 octobre 1914, le modeste *Royal Flying Corps* (RFC), composé alors de quatre escadrons pour moins de 200 appareils. Néanmoins, l'implantation du quartier général de la force aérienne militaire britannique près de Saint-Omer entraîna l'installation de nombreuses autres infrastructures. Pas moins d'une quinzaine d'aérodromes britanniques sont construits sur le territoire audomarois, ainsi que tous les services de la logistique aéronautique britannique du front Ouest, tels que l'*Aircraft Depot* n°1 (unité de maintenance, de réception, de modification et de reconstruction pour les avions britanniques), le *Kite Balloon Depot* (unité de maintenance pour les ballons d'observation britanniques et centre de production d'hydrogène, puis d'oxygène par électrolyse) et le *Pilot Pools* (unité de réserve des pilotes). À la fin de la Première Guerre mondiale, le 1^{er} avril 1918, les forces du RFC, devenues considérables en l'espace des quatre années du conflit, fusionnent avec celles du *Royal Naval Air Service* (RNAS – Aviation

⁴⁰ « Saint-Omer célèbre les 100 ans de la Royal Air Force », *Office de tourisme de la région de Saint-Omer* [en ligne]. URL : <https://www.tourisme-saintomer.com/actualites/saint-omer-celebre-100-ans-de-royal-air-force/> (consulté le 03/09/18).

de l'Amirauté britannique) pour donner naissance à la *Royal Air Force*. C'est à cette histoire, intimement liée au territoire du Pays de Saint-Omer, que veut rendre hommage l'exposition temporaire *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force*.

Produite par le Pays d'art et d'histoire⁴¹ de Saint-Omer, service consacré à la recherche et à la valorisation de l'architecture et du patrimoine des trente-quatre communes membres de la CAPSO et faisant partie intégrante de l'Agence d'Urbanisme et de Développement du Pays de Saint-Omer (AUD), et par l'*Expeditionary Trust*⁴², partenaire des commémorations du Centenaire de la RAF en région de Saint-Omer, l'exposition se déploie sur 900 m² au sein de la chapelle des Jésuites de Saint-Omer. Installée dans ce monument du XVII^e siècle, le choix du lieu d'exposition n'est pas anodin puisque la chapelle des Jésuites a servi au RFC de bâtiment de stockage pour des moteurs d'avions au cours de la Première Guerre mondiale. Après avoir fait l'objet d'une restauration complète entre 2013 et 2017, le monument historique, devenu un lieu culturel d'exposition à part entière, héberge l'exposition, gratuite et labélisée « Centenaire »⁴³, *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force* du 9 juin au 30 septembre 2018. Le scénario de l'exposition⁴⁴ se développe autour de quatre séquences principales, elles-mêmes subdivisées en sous-séquences. Les thématiques traitées sont les suivantes :

Séquence	Sous-séquence
Les forces aériennes britanniques au cœur de l'audomarois	L'audomarois, centre névralgique du <i>Royal Flying Corps</i>
	Les aérodromes britanniques implantés dans l'audomarois
	L' <i>Aircraft Depot</i> de Saint-Omer
	Le <i>Kite Balloon Depot</i>
	Le <i>Pilot Pools</i>

⁴¹ « Le label "Ville ou Pays d'art et d'histoire" [...] qualifie des territoires, communes ou regroupements de communes qui, conscients des enjeux que représente l'appropriation de leur architecture et de leur patrimoine par les habitants, s'engagent dans une démarche active de connaissance, de conservation, de médiation et de soutien et à la qualité architecturale et du cadre de vie. », *Les villes et pays d'art et d'histoire* [en ligne]. URL : <http://www.vpah.culture.fr/label/label.htm> (consulté le 03/09/18).

⁴² L'*Expeditionary Trust* est une association patrimoniale britannique dont le but est la promotion des actions, à destination du tout public, traitant de la Première Guerre mondiale et de son impact sur la société contemporaine. *The Expeditionary Trust* [en ligne]. URL : <https://expeditionarytrust.wordpress.com/> (consulté le 03/09/18).

⁴³ Pour plus d'informations, cf. « Le label "Centenaire" », *Centenaire.org* [en ligne]. URL : <http://Centenaire.org/fr/la-mission/le-label-Centenaire> (consulté le 05/09/18).

⁴⁴ Cf. Annexe II.6 : Dossier de presse de l'exposition temporaire *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force*.

L'arme aérienne et les innovations technologiques durant la Grande Guerre	L'aviation de reconnaissance
	L'aviation de chasse
	L'aviation de bombardement
Les raids aériens allemands sur l'audomarois	Les aviateurs allemands dans le ciel de l'audomarois
	Saint-Omer et sa région sous les bombes allemandes
	Les mesures de protection
Le souvenir de la présence britannique dans la région de Saint-Omer entre 1914-1918	<i>Longuenesse Souvenir Cemetery</i>
	Les pertes du RFC, RNAS, AFC et de la RAF
	<i>Le British Air Services Memorial</i>
	Château de la Tour et cimetière des Bruyères

Afin d'alimenter les thèmes mentionnés ci-dessus, plus de cent objets liés à l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale et provenant de collections françaises et britanniques, notamment de collections privées, sont exposés durant les quatre mois de l'événement. Nous pouvons y découvrir un avion Blériot de type XI⁴⁵ (mis en service en 1909) portant la cocarde française – modèle à bord duquel Louis Blériot a effectué la première traversée de la Manche, utilisé au début de la Première Guerre mondiale par l'aéronautique militaire française mais aussi britannique (*Squadron 9* à Saint-Omer) et italienne, notamment pour des missions d'observation – ainsi que de nombreux objets authentiques : uniformes, combinaisons de vol et accessoires, armements, matériel de navigation, ... Ces objets sont accompagnés de trente panneaux d'exposition, présentant de nombreuses photographies d'archives inédites ainsi que des textes documentaires disponibles en deux langues, français et anglais (Royaume-Uni). La scénographie de l'exposition se veut également « immersive » avec la reconstitution de quatre scènes : l'atelier du mécanicien, l'abri Nissen, le cantonnement du pilote et le poste de Défense contre l'aviation (DCA) dans lesquelles le visiteur peut accéder ou non – l'abri Nissen sert d'espace de vidéoprojection pour des archives audiovisuelles britanniques. Sur ce dernier point, l'exposition contient également trois espaces sonorisés (de type douche sonore) diffusant des lectures enregistrées de témoignages de la Grande Guerre⁴⁶

⁴⁵ L'avion Blériot de type XI, placé au centre de la chapelle des Jésuites et du parcours scénographique, se veut la pièce maîtresse de l'exposition comme en témoignent les différents articles de presse rédigés à son sujet. (A titre d'exemple : DARRIET, Matthieu, « Saint-Omer : un avion dans la Chapelle des Jésuites, pour les 100 ans de la Royal Air Force », *Radio France Bleu* [en ligne]. URL : <https://www.francebleu.fr/infos/culture-loisirs/saint-omer-un-avion-dans-la-chapelle-des-jesuites-pour-les-100-ans-de-la-royal-air-force-1529681121> (consulté le 06/09/18)).

⁴⁶ Il s'agit plus précisément de lectures de témoignages écrits, effectuées par des lycéens de Saint-Omer. Les témoignages originaux sont issus de l'ouvrage *Flying Corps Headquarters, 1914-1918* de Maurice Baring

ainsi que deux bornes tactiles contenant une encyclopédie des aérodromes britanniques et une banque comparative de photographies de 1918 (photographies aériennes) et de 2018 (Système d'Information Géographique). Finalement, des simulateurs de vol réalisés par des ingénieurs de l'université de Kingston permettent aux visiteurs de prendre les commandes d'avions de chasse de la Première Guerre mondiale dans le ciel audomarois⁴⁷.

En bien des points, la qualité de cette exposition et sa concordance avec les principaux objectifs poursuivis par les commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, tels que définis par la Mission du Centenaire, sont à relever. Effectivement, en s'intéressant au Centenaire de la *Royal Air Force*, la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer fait part aux visiteurs d'un pan méconnu de son histoire locale et s'inscrit également dans la volonté de dépasser le cadre purement franco-allemand du conflit, telle que l'historiographie de la Grande Guerre l'a prôné pendant longtemps. En développant son discours sur l'aviation militaire britannique, l'exposition traite, en réalité, du Royaume-Uni mais aussi de l'intégralité des territoires membres de son empire colonial. Ainsi, l'exposition évoque dans son déroulé les différents corps aériens que sont le *Royal Flying Corps*, le *Royal Naval Air Service* (dépendant tous deux de la couronne britannique et recrutant des personnels dans l'ensemble des dominions, les cas du Canada et de l'Afrique du Sud étant mis en avant dans l'exposition) et l'*Australian Flying Corps*, aviation militaire australienne indépendante créée dès 1912. De par son propos incluant également l'Allemagne, l'exposition réalisée par le Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer se veut donc globalisante et non pas restrictive au seul Royaume-Uni. Sur un autre aspect, *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force* se situe en adéquation avec les objectifs fixés par la Mission du Centenaire : la volonté d'honorer et de mettre en place des actions mémorielles à portée éducative. Ainsi, la dernière séquence de l'exposition est entièrement consacrée au souvenir de la présence britannique en audomarois au cours de la Grande Guerre. L'exposition fait une liste des cimetières et mémoriaux consacrés, entièrement ou en partie, aux aviateurs britanniques morts entre 1914 et 1918 et en rappelle l'histoire, liée à l'*Imperial War Graves Commission*, créée en 1917 (renommée *Commonwealth War Graves Commission* en 1960). Elle dresse également le bilan effroyable des morts dans les aviations britannique et canadienne au cours du conflit dans le but que, cent ans après, nous n'oublions pas les pertes consenties à la naissance d'une Europe aujourd'hui pacifiée. Un travail

(1874-1945), assistant du général Hugh Trenchard (commandant du RFC en France) lors de la Première Guerre mondiale, et des souvenirs de la Grande Guerre rédigés par des lycéens de Saint-Omer en 1920 (accessibles en suivant ce lien : <https://argonnaute.parisnanterre.fr/ark:/14707/a011435678431LyheE2>).

⁴⁷ Cf. Annexe II.8 : Reportage photographique de l'exposition *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force*.

avec les institutions scolaires a également été effectué, par le biais d'expérimentations pédagogiques réalisées par des élèves des écoles primaires, collèges et lycées audomarois. Par ailleurs, des visites pédagogiques par les écoles, collèges et lycées du secteur de Saint-Omer sont au programme ; un livret-jeu⁴⁸ de l'exposition ayant été édité. Enfin, nous pouvons relever qu'une réflexion autour de l'impact sur les populations civiles et l'« arrière » a été menée tout au long du parcours muséographique, et plus particulièrement dans la séquence « Les raids aériens allemands sur l'audomarois ».

A contrario, nous pouvons relever un point où, selon nous, l'exposition *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force*, tenue dans le cadre du Centenaire de la *Royal Air Force* en territoire audomarois, contraste avec les évolutions récentes de l'historiographie de la Grande Guerre et les souhaits de la Mission du Centenaire. Effectivement, les panneaux d'exposition relatent, de manière générale, de données fortement factuelles et tactiques : manœuvres militaires, historiques d'escadrilles et d'implantations logistiques et évolutions techniques de l'aéronautique militaire entre 1914 et 1918. L'aspect humain, personnel du *Royal Flying Corps* se trouve relégué aux autres dispositifs de médiation présents dans l'exposition, à savoir les trois douches sonores et les deux espaces de vidéoprojection, facilitant néanmoins leur accessibilité au public par une présentation dynamique. La faible présence de témoignages directs – mis à part la très riche banque de photographies d'époque – et plus précisément de témoignages écrits dans le parcours muséographique vient amplifier ce phénomène. Ce point est, néanmoins, nuancé par la présence des trois enregistrements oraux présents dans l'exposition, traitant du quartier général du RFC, de l'aérodrome de Longuenesse et des bombardements sur l'audomarois, ainsi que par la présence de quelques objets, relevant notamment des collections ethnographiques et de type textile qui, mannequinés, permettent aux visiteurs de se représenter les Hommes acteurs de l'aviation militaire britannique au cours de la Première Guerre mondiale. De plus, force est de constater que parmi les *focus* faits sur des personnages historiques de la Grande Guerre, une majeure partie s'intéresse à des officiers ou à des « as », à savoir : le général Hugh Trenchard (1873-1956), commandant du RFC en France, l'as canadien William « Billy » Bishop (1894-1956), l'as australien Arthur « Harry » Coby (1894-1955) et l'as britannique Edward « Mick » Mannock (1887-1918). Aucun autre représentant des « volants » (pilotes non crédités comme « as », observateurs) ou « rampants » (mécaniciens, armuriers, intendants, ...) ne fait l'objet d'un portrait développé dans le cadre des panneaux d'exposition. Seul Henry William Allingham (1896-2009), mécanicien de la

⁴⁸ Cf. Annexe II.7 : Livret-jeu de l'exposition temporaire *1914-1918 : Saint-Omer et la Royal Air Force*.

RNAS, fait exception en tant que dernier vétéran de la *Royal Air Force* de 1918. D'autres aviateurs méconnus, sont tout de même évoqués au fil du parcours muséographique, tel que le pilote irlandais Richard Thomas Cuffe (1896-1918)

En conclusion, cette deuxième exposition temporaire traitant de la guerre aérienne entre 1914 et 1918, et produite en cette dernière année des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, nous offre un autre point de vue sur la thématique, produit par une institution dont l'histoire militaire et/ou de la guerre n'est pas la spécialité (contrairement au Service Historique de la Défense et à *La Coupole*). L'analyse de *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force*, nous permet ainsi de comprendre les enjeux d'une production réalisée par un service de mise en valeur du patrimoine, davantage tournés sur la vulgarisation d'une histoire locale à destination des visiteurs concernés par celle-ci. Tout en faisant preuve d'originalité, cette exposition est à retenir comme l'une des plus proches des dernières évolutions historiographiques de la Grande Guerre et des desideratas de la Mission du Centenaire.

C/ L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945



Fig. 5 : Vue de la scénographie de la séquence « Les débuts de l'aviation de guerre britannique (1914-1918) » dans le cadre de l'exposition temporaire *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-19145*
©La Coupole, Centre d'Histoire et Planétarium 3D

Également réalisée dans le cadre du Centenaire de la *Royal Air Force* sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer (ces commémorations ont été présentées précédemment), une seconde exposition traitant de l'aviation de la Grande Guerre est à souligner pour l'année 2018. Néanmoins, celle-ci élargit le champ chronologique en incluant la Seconde Guerre mondiale dans son propos, la Grande Guerre ne servant que de court

prélude. Il s'agit de l'exposition temporaire *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945* réalisée par *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D, musée constitué en Établissement public de coopération culturelle (EPCC) qui « analyse les relations entre la Science et la Guerre, entre la Guerre et l'Image⁴⁹ ». Ce musée a la particularité de se déployer au sein d'une ancienne base de lancement de missiles allemands A4/V2, construite pendant la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, cette exposition temporaire, réalisée en partenariat avec le Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer, l'aérodrome de Longuenesse et la *Commonwealth War Graves Commission*, se tient dans un autre lieu lié à l'aéronautique militaire britannique, puisque situé à quelques kilomètres de l'aérodrome ayant vu la naissance de la *Royal Air Force*, et bombardé par celle-ci à plusieurs reprises au cours du second conflit mondial. Par conséquent, l'objectif principal de l'exposition, présentée tout au long du parcours muséographique de *La Coupole*, de juin 2018 à juin 2019, est de montrer le rôle crucial joué par le *Royal Flying Corps*, puis par la *Royal Air Force*, dans la région des Hauts-de-France et au cours de la période 1914-1945. Par ailleurs, tout au long des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, *La Coupole* a mis en place un cycle d'expositions temporaires que vient clore *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945*. Le scénario de cette exposition⁵⁰⁵¹, principalement axé sur les opérations majeures de l'armée de l'air britannique en Hauts-de-France et sur les destins des hommes et des femmes, qu'ils soient pilotes ou membres d'équipages, résistants ou civils dans la guerre, se développe autour de trois séquences principales, elles-mêmes subdivisées en sous-séquences. Les thématiques traitées sont les suivantes :

⁴⁹ « Qu'est-ce que *La Coupole* ? », *La Coupole, Centre d'Histoire et Planétarium 3D* [en ligne]. URL : <https://www.lacoupole-france.com/centre-dhistoire/presentation/quest-ce-que-la-coupole.html> (consulté le 03/09/18).

⁵⁰ Cf. Annexe II.10 : Communiqué de presse de l'exposition temporaire *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945*.

⁵¹ Cf. Annexe II.11 : Dossier de présentation de l'exposition temporaire *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France 1914-1945*.

Séquences	Sous-séquences
<p>Les débuts de l'aviation de guerre britannique (1914-1918)</p>	La naissance de l'armée de l'air britannique
	Carte des terrains d'aviation britanniques sur le front Ouest (1914-1919)
	<p>Saint-Omer, un site majeur du <i>Royal Flying Corps</i></p>
	Les dépôts de matériel du <i>Royal Flying Corps</i>
	Les aérodromes de campagne
	Le personnel des aérodromes
	La vie sur les terrains d'aviation
	Des hommes venus de tous les continents
	Les mascottes
	Les missions de reconnaissance
	L'avion, les yeux de l'artillerie
	La chasse
	Les missions de bombardement

	Le <i>Royal Naval Air Service</i> dans le Nord de la France
	Les aviateurs allemands, de redoutables adversaires
	La mort dans les airs
La <i>Royal Air Force</i> dans le Nord de la France durant la Seconde Guerre mondiale (1939-1945)*	
Une région, des civils et des aviateurs (1939-1945)*	

* Nous avons choisi de ne développer dans ce tableau que la séquence consacrée à la Grande Guerre.

L'exposition réalisée par *La Coupole* donne à voir aux visiteurs des dizaines de documents, de photographies, de films d'archive et d'objets en provenance des collections propres du musée, mais aussi de prêts du *Royal Air Force Museum*, de l'*Imperial War Museum*, du Musée de la Guerre du Canada, du musée de Bondues, du musée de la Targette, de la *Library and Archive* du Canada, des *Bundesarchiv*, ... Elle est rendue accessible au plus grand nombre par le biais d'une traduction des panneaux d'exposition en trois langues : français, anglais (Royaume-Uni) et néerlandais.

Si nous recentrons notre propos sur la première séquence de l'exposition, consacrée au *Royal Flying Corps* et à la Grande Guerre, nous pouvons relever que celle-ci ne fait l'objet que de seize panneaux d'exposition sur un total de cinquante-sept pour l'exposition (soit 28%). Cette réalité s'explique pour deux raisons : *La Coupole*, de par son histoire, présente des parcours muséographiques majoritairement en lien avec la Seconde Guerre mondiale et, *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945* se tenant sur le même territoire et sur une même période que *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force*, une attention particulière a été faite afin de ne pas donner les mêmes informations dans les discours des deux productions. En ce qui concerne les objets présentés dans cette première séquence, dont la proportion est relativement modeste au vu de la quantité d'objets dévolue à la période 1939-1945, les choix se sont portés, pour une première vitrine, sur une tenue de vol britannique mannequinée comportant un casque, un masque de vol, une combinaison de vol portant l'insigne de poitrine brodé du RFC, une paire de gants, un ceinturon *Sam Brown Belt*, une paire

de bottes de vol et un liseur de cartes. Une seconde vitrine contient, quant à elle, une mitrailleuse *Lewis*, une bombe anglaise de 10 kg et un insigne de poitrine du RFC. Enfin, deux hélices sociées sur les murs du musée sont exposées dans cette section de l'exposition. Deux dispositifs audiovisuels viennent compléter cette première séquence : une borne tactile permettant aux visiteurs de situer géographiquement treize des aérodromes britanniques implantés dans l'arrondissement de Saint-Omer au cours de la Grande Guerre et d'accéder à des photographies d'époque, ainsi qu'un écran vidéo diffusant un film d'archive sur un terrain d'aviation du RFC⁵².

Tout comme l'exposition présentée à la chapelle des Jésuites de Saint-Omer, *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945*, également gratuite et labélisé « Centenaire »⁵³, est intéressante à plus d'un titre. Effectivement, si nous y retrouvons les thématiques habituellement abordées dans des expositions temporaires de ce type, telles que les missions de reconnaissance, de réglage de tir d'artillerie, de bombardement et de chasse et autres sujets techniques, d'autres thèmes sont prétextes à un discours davantage intimiste et en conformité avec les évolutions historiographiques et mémorielles de la Grande Guerre. Parmi ces thématiques abordant l'aspect humain et personnel de la guerre aérienne, et relevant donc d'histoire sociale, nous pouvons relever : « Le personnel des aérodromes », « La vie sur les terrains d'aviation », « Des hommes venus de tous les continents », « Les mascottes » ou encore « La mort dans les airs ». Ainsi, *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D, ne se contente pas de réaliser une exposition globalisante en termes de nations engagées dans le conflit évoquées – l'Inde étant, par exemple, abordée au travers du pilote Hardit Singh Malik (1894-1985) ; elle aborde des thématiques liées au quotidien de l'aviateur et s'inscrivant, par conséquent, dans la « petite » histoire. L'exposition a également à cœur de redonner aux « volants » leur juste place au sein de l'escadrille en rappelant que sur deux cents individus présents sur un terrain d'aviation, les pilotes et observateurs n'en représentent que vingt-cinq (soit 12,5%). De plus, il est à noter que la chasse ne fait pas l'objet d'un développement différencié par rapport aux autres missions des aviateurs et se voit, fait rare, placée sur un pied d'égalité avec ces-dernières. Enfin, nous pouvons relever la mise en place, au cours de l'été 2018, de deux ateliers pédagogiques à destination des plus jeunes, inscrits dans la programmation autour de l'exposition. Un premier atelier, réalisé dans le cadre du Contrat local

⁵² Cf. Annexe II.12 : Reportage photographique de l'exposition *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945*, séquence « Les débuts de l'aviation britannique (1914-1918) »

⁵³ Pour plus d'informations, cf. « Le label "Centenaire" », *Centenaire.org* [en ligne]. URL : <http://Centenaire.org/fr/la-mission/le-label-Centenaire> (consulté le 05/09/18).

d'éducation artistique (CLEA)⁵⁴, consistait en la réalisation d'avions en papier par les enfants ; un second atelier, nommé « Les petits aviateurs en herbe », comprenait également la visite de l'exposition à la chapelle des Jésuites de Saint-Omer. Ainsi, *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945* est également support à des activités de pédagogie civique, tel que souhaité par la Mission du Centenaire.

Néanmoins, et comme pour l'exposition du Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer, il nous faut constater l'absence de témoignages directs de la Grande Guerre – exceptés les photographies d'époque reproduites sur les panneaux d'exposition et le film de l'*Imperial War Museum*. Cette absence s'explique par un choix du commissaire d'exposition, estimant l'apport documentaire des panneaux d'exposition suffisamment important pour les visiteurs et par des problématiques techniques de réalisation. Par conséquent, la portée humaine du discours se trouve limitée à l'originalité de certaines thématiques traitées, dont nous avons dressé la liste auparavant. Contrairement à l'exposition précédemment analysée, l'aspect mémoriel de la Grande Guerre, cent ans après les faits, n'est que peu abordé dans le discours muséographique (seul le *Flying Services Mémorial* d'Arras est évoqué), participant à un éloignement des objectifs de la Mission du Centenaire.

Pour conclure, l'exposition *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945*, produite par *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D, nous permet d'appréhender la vision d'un troisième type de structure : une institution muséale dédiée aux conflits mondiaux, et plus particulièrement à la Seconde Guerre mondiale, et habituée à la production d'expositions temporaires traitant de sujets connexes. Il est intéressant de noter, ici, que la structure tente, au travers de sa production, de faire la juste part des choses entre histoire militaire et tactique, histoire locale et histoire sociale. En faisant ce pari, qu'elle réussit, *La Coupole* a produit une exposition de qualité, dont il est seulement regrettable que la part dévolue à la Première Guerre mondiale n'en représente que moins d'un tiers et dont la portée mémorielle n'est pas pleinement exploitée.

⁵⁴ « Véritable opportunité de rencontres entre les habitants du territoire et différentes formes artistiques, ce dispositif pluriannuel (3 ans, renouvelable une fois) est destiné aux habitants du territoire âgés de 3 à 25 ans. Ce premier contact avec le monde de l'art doit être, pour le public, un premier pas vers la pratique d'une discipline artistique pour certains, à une future vie de spectateur averti pour d'autres, mais c'est en tout cas pour tous la confrontation à l'imaginaire d'un artiste et à un regard neuf sur le monde », *Musiques & Cultures Digitales* [en ligne]. URL : https://media.digitalarti.com/fr/place/clea_contrat_local_d_education_artistique (consulté le 06/09/18).

L'analyse des trois expositions temporaires précédentes – pour rappel : *1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française* (Service Historique de la Défense), *1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force* (Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer) et *L'aviation britannique dans le ciel du nord de la France. 1914-1945* (*La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D) – toutes ouvertes au public au cours de l'année 2018, dernière année des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, nous a permis de mettre en confrontation trois visions différentes d'une même thématique : l'aviation de la Grande Guerre. Ainsi, au travers de trois projets labélisés « Centenaire », nous avons pu appréhender les discours à la fois similaires et distincts selon la structure à leur origine : une institution patrimoniale dépendant de la Direction des patrimoines, de la mémoire et des archives (DPMA) du ministère des Armées, un service de valorisation culturelle et patrimoniale et un établissement muséal spécialisé sur la thématique des deux conflits mondiaux. Par conséquent, et bien qu'au sein de ces trois productions, l'aviateur de la Grande Guerre n'est plus seulement assimilé à la figure de l'« as », héros aux multiples victoires, l'ouverture à d'autres champs d'analyse et le poids donné à telle ou telle thématique abordée témoignent d'un discours envers les visiteurs pouvant être « instrumentalisé » afin de répondre à des enjeux mémoriels complexes.

2/ L'aviation de la Grande Guerre dans le parcours permanent du musée de l'Air et de l'Espace

En 2019, le musée de l'Air et de l'Espace devrait rouvrir les portes de l'aérogare du Bourget, construite pour le ministère de l'Air, après concours, par l'architecte Georges Labro (1887-1981) entre 1936 et 1937. Seule aérogare de sa génération conservée en France, elle fait l'objet depuis 2012 d'une rénovation complète. Une nouvelle présentation des collections, traitant de la période allant du XVIII^e siècle à la fin de la Première Guerre mondiale, y prendra place au sein d'une scénographie dont l'objectif est de sublimer le monument historique abritant les collections. Celle-ci viendra remplacer l'ancien parcours permanent remontant aux années 1980, et dont l'agencement final après de multiples modifications date de 2009, davantage en concordance avec l'historiographie de son temps en présentant les divers temps forts de l'évolution de l'arme aérienne durant le conflit, marqués par des progrès techniques considérables.

Inauguré il y a dix ans, le parcours permanent consacré à la Grande Guerre que les visiteurs pouvaient découvrir jusqu'en 2016 – depuis, l'aérogare historique du Bourget est fermée pour travaux comme évoqué ci-dessus – déployait sa scénographie sur la moitié de la surface de cette-dernière (c'est-à-dire, environ 1 000 m²).



Fig. 6 : Vue de l'ancienne scénographie du parcours permanent « Les As de 14-18 » du musée de l'Air et de l'Espace
©musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Vincent Pandelé



Fig. 7 : Autre vue de l'ancienne scénographie du parcours permanent « Les As de 14-18 » du musée de l'Air et de l'Espace
©musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Vincent Pandelé

Dénommée « Les As de 14-18 », cette partie du parcours permanent du musée de l'Air et de l'Espace donnait tout de suite le ton de son discours. Bien qu'il fût acté en dépit de l'avis négatif du conservateur en charge de sa production, ce nom fut donné en raison de la portée évocatrice en termes de communication selon le Directeur du musée d'alors. En concordance

avec l'historiographie de la Première Guerre mondiale et de la guerre aérienne, telle qu'elle prévalait dans les années 2000, ce parcours permanent permettait au public d'apprécier les énormes progrès techniques, réalisés grâce au développement exponentiel du rôle de l'aviation tout au long de la Grande Guerre – à titre d'exemple, le dispositif de tir à travers l'hélice, imaginé par Rolland Garros, est une des avancées mises en avant dans le parcours. Dans le discours muséographique, organisé selon un plan chronologique, une très large place était accordée aux avions authentiques conservés au musée de l'Air et de l'Espace, et représentatifs de la Première Guerre mondiale. Ainsi, pas moins de dix-sept aéronefs, pour la majorité français, prenaient place tout au long du parcours afin d'illustrer les progrès techniques faits depuis l'avion REP de type K⁵⁵ à l'avion SPAD de type S.XIII⁵⁶. Également largement tourné vers les aspects tactiques des principales missions affectées aux aviateurs de la Grande Guerre et aux ruptures dans l'appréhension des combats que constituent certaines grandes batailles telles que la Marne, Verdun ou la Somme, le parcours permanent accordait une séquence entière à la figure de l'« as », dont Georges Guynemer est le digne représentant. Le scénario de l'exposition permanente de 2009⁵⁷, « Les as de 14-18 », était composé de six séquences, elles-mêmes subdivisées en sous-séquences, selon le schéma suivant :

Séquence	Sous-séquence
L'aéronautique militaire en 1914	Les origines de l'aéronautique militaire
	Les forces en présence en 1914
	Les missions initiales de l'aérostation et de l'aviation : observation, reconnaissance et réglage de tir d'artillerie
	La première victoire aérienne et la naissance des combats aériens
1915. L'essor de l'arme aérienne	Le tir à travers l'hélice
	Les premiers bombardements
	L'aviation de corps d'armée : observation et réglage de tir d'artillerie
	DCA et camouflage

⁵⁵ Conçus et équipant l'armée française avant le début de la Première Guerre mondiale, ils sont le fruit de l'ingénieur aéronautique et pionnier de l'aviation Robert Esnault-Pelterie (1881-1957), fondateur de la société REP.

⁵⁶ Mis en service à la fin du mois de mai 1917, il s'impose rapidement comme l'avion de chasse le plus redoutable de son temps, en supplantant ses prédécesseurs que sont l'avion SPAD de type S.VII et l'avion Nieuport de type XI.

⁵⁷ Cf. Annexe II.13 : Synopsis du parcours permanent de 2009 « Les As de 14-18 »

1916. Verdun et La Somme : naissance de la chasse	Le combat en groupe
	Les missions spécifiques
	Le développement de l'aérostation
Le mythe de l'aviateur : les as	La vie quotidienne et la vision de la guerre à l'arrière
	Les écoles de pilotage
1917. L'année de tous les doutes	L'escadrille américaine <i>La Fayette</i>
	Les difficultés de l'année 1917
	Dirigeables et hydravions dans l'aéronautique maritime
	Avancées technologiques et compétition industrielle
1918. L'année cruciale	La seconde bataille de la Marne et la création de la Division aérienne
	Le bombardement stratégique
	La fin de la guerre

Tel qu'évoqué auparavant, le parcours permanent que nous venons d'esquisser a fermé ses portes au public en juin 2016 pour la réalisation des travaux de restauration de l'aérogare historique dessinée par Georges Labro. Selon une approche chrono-thématique, le nouveau parcours permanent consacré à la Grande Guerre permettra de redécouvrir des objets exceptionnels jusque-là conservés dans les réserves du musée, ainsi que quatorze aéronefs iconiques. Par une approche diversifiée et globalisante, dont les deux expositions temporaires *La Grande Guerre des aviateurs* et *Verdun, la guerre aérienne*, que nous analyserons ultérieurement, ont fait office de laboratoires, ce nouveau parcours inaugurera la nouvelle identité du musée de l'Air et de l'Espace, à savoir : celle d'un musée du « fait aérien ». En contrepied du discours porté jusqu'alors au sein du parcours permanent de l'institution et traitant de la Première Guerre mondiale, la nouvelle présentation de 2019 mettra en évidence trois notions majeures au sujet de la guerre aérienne. Tout d'abord, elle démontrera que l'aviation devient un élément majeur dans la doctrine générale d'une guerre qui se vit désormais en trois dimensions. Ensuite, puisqu'elle met à mal la dichotomie traditionnelle entre le champ de bataille et l'« arrière », l'aviation sera présentée au sein du discours muséographique comme un puissant vecteur de la totalisation du conflit. Finalement, le parcours illustrera par le biais de divers artefacts les impacts psychologiques et l'instrumentalisation politique caractéristiques de la guerre aérienne entre 1914 et 1918, préfigurant ainsi tous les conflits qui ont succédé au cours du XX^e siècle. Divisé en huit séquences, elles-mêmes parfois subdivisées en sous-séquences, le discours muséographique abordera les thématiques qui suivent.

Séquence	Sous-séquence
Introduction : les débuts d'une nouvelle ère dans l'histoire des conflits	
Les balbutiements de l'aéronautique militaire	La reconnaissance et l'observation : les premières missions
	Le ballon, le cerf-volant et l'avion : des rôles complémentaires
	Bombarder, chasser : l'émergence de missions nouvelles
1916 : avec Verdun et la Somme, la guerre devient tridimensionnelle	Le laboratoire de la chasse
	L'avion transforme l'espace de la bataille dans toutes les dimensions
	Un matériel insuffisant et inadapté
Vers la totalisation du conflit : la menace aérienne	Les civils pris pour cibles
	La propagande et la presse
	La protection des cibles contre le bombardement
Mobiliser l'opinion : de l'utilité des succès aériens	Des faits d'armes rendus très visibles
	Le culte des as
	Un chasseur érigé en héros national, Georges Guynemer
Au sol	
Combattre dans « l'arme la plus périlleuse »	La pénibilité des vols
	La vie en escadrille, « une alternance de gaité et de drame »
	La construction d'une identité
La bataille du matériel : un processus laborieux	Vers une production de masse
	1918 : des records de production
Vers la bataille globale : l'avion dans une nouvelle combinaison des forces	L'accélération des progrès techniques
	L'aviation trouve sa place dans les armées
	La guerre aérienne s'impose dans la tactique générale
Conclusion : l'héritage de la guerre	

Concernant les deux parcours permanents que nous venons d'aborder, il est intéressant d'y relever quelques particularités. Ainsi, dès 2009 le musée de l'Air et de l'Espace faisait preuve d'innovation en traitant de thématiques peu étudiées jusqu'alors dans les institutions semblables. Nous pouvons relever les thèmes « DCA et camouflage », « Les missions spécifiques » et « Dirigeables et hydravions dans l'aéronautique maritime ». Effectivement, bien que la DCA soit bien ancrée dans la mémoire collective de la guerre aérienne comme

moyen de défense, les autres sujets évoqués ici ne sont que très rarement, même en 2018, les objets d'analyses au sein de structures patrimoniales et culturelles. Les deux dernières sous-séquences listées ci-dessus sont, néanmoins, illustrées dans le cadre de l'exposition temporaire *1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française*, présentée au Service Historique de la Défense (SHD) et abordée dans un axe antérieur de nos travaux. Au sein du nouveau parcours, les innovations sont essentiellement liées à la place majeure donnée à l'expérience combattante et personnelle des aviateurs dans la Grande Guerre, en évoquant, par exemple, la pénibilité des vols dans le cadre d'une sous-séquence entière. Rarement auparavant ces sujets personnels et évoquant des aspects « noirs » de la guerre aérienne n'ont été au centre de développements aussi importants. D'autres analyses inédites ponctuent également le nouveau parcours permanent, dont la séquence « Au sol » témoigne de la prise en compte, non seulement de sujets habituels tels que les écoles de pilotage ou les aérodromes, mais aussi des « rampants », trop souvent oubliés dans l'historiographie de la guerre aérienne. Au sein de cette séquence, des profils aussi variés que ceux de mécaniciens, de chaudronniers, d'armuriers, de voiliers, de menuisiers, de secrétaires, ... seront exposés. Enfin, au-delà des évolutions historiographiques prenant forme dans les changements de point de vue que nous venons d'esquisser, il est intéressant de relever, dans le cadre de ce mémoire professionnel en muséologie, les mutations scénographiques opérées en presque quarante ans. Tandis que l'on pouvait trouver trois dioramas constitués de mannequins et de mobiliers disposés à proximité d'avions exposés ou au sein d'une baraque Adrian⁵⁸ dans le parcours dessiné de la fin des années 1980 à 2009, ces dispositifs de médiation, très populaires dans les musées d'histoire, seront absents du parcours de 2019. En vertu des évolutions scénographiques de ces dernières années, les objets seront présentés en tant que témoins directs, et sans l'artifice d'une mise en scène particulière, dans l'espace scénographique du nouveau parcours.

Par le truchement de deux parcours permanents consacrés à l'aviation de la Grande Guerre, le musée de l'Air et de l'Espace fait office de vitrine aux évolutions historiographiques de cette thématique que nous avons mises, et continuerons de mettre, en avant tout au long de notre mémoire. Ainsi, en exactement dix ans, le discours tenu par l'institution culturelle à destination de son public n'est sensiblement plus le même. En 2009, il s'agit encore de placer

⁵⁸ Imaginée par Louis Auguste Adrian (1859-1933), la baraque Adrian, du nom de son inventeur, est un abri en bois préfabriqué et rapidement démontable qui a été abondamment utilisé au cours de la Première Guerre mondiale, notamment au cantonnement des aviateurs sur les terrains d'aviation.

au centre de la muséographie évolutions techniques, grandes batailles et héros de la guerre ; tandis qu'en 2019, le point de vue globalisé, redonnant la parole aux « anonymes » et se concluant par la sortie du conflit, est devenu la règle.

3/ Les expositions temporaires du musée de l'Air et de l'Espace dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale

Dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, dont le lancement par François Hollande a eu lieu le 7 novembre 2013, le musée de l'Air et de l'Espace, sous tutelle du ministère des Armées et de la Direction des patrimoines, de la mémoire et des archives (DPMA), a consacré trois expositions temporaires à la thématique de l'aviation durant la Grande Guerre. Nous analyserons successivement, ici, les deux premières productions du musée de l'Air et de l'Espace ; l'ultime exposition temporaire, faisant l'objet du stage professionnel que nous avons réalisé, sera traitée dans un développement ultérieur. Il s'agira également pour l'étude des deux expositions temporaires en question d'en présenter leurs objectifs et contenus, tout en tentant d'en historiciser le discours avec un œil critique.

A/ La Grande Guerre des aviateurs



Fig. 8 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire *La Grande Guerre des aviateurs*
©musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Frédéric Cabeza

A l’instar de l’exposition temporaire que nous analyserons ensuite, *La Grande Guerre des aviateurs* faisait figure de novatrice, au moment de sa production, en 2014, par une nouvelle approche de la guerre aérienne au cours de la Première Guerre mondiale. Mettant en avant les missions et l’expérience combattante des aviateurs, dont les nombreux récits de guerre écrits constituent la source première du parcours et lui servent de trame, elle se situait volontairement à l’encontre de l’analyse traditionnelle portant principalement sur les évolutions techniques opérées dans l’aéronautique militaire entre 1914 et 1918 ou sur la figure des héros. Le regard du visiteur était alors orienté vers une nouvelle catégorie de combattants, dont la définition identitaire se dessina tout au long des années 1910, depuis les premières applications militaires de l’aviation jusqu’à la fin de la Grande Guerre. Pour ce faire, une très large portion du parcours muséographique était accordée à des témoignages écrits et à des photographies d’époque, notamment prises en vol, ainsi qu’à des films d’archives peu connus du grand public et provenant des fonds de l’Établissement de Communication et de Production Audiovisuelle de la Défense (ECPAD). Tout au long de l’exposition, la question de l’expérience combattante était traitée de manière sous-jacente et desservait les objectifs du musée de l’Air et de l’Espace, à savoir : la volonté d’apporter des éclairages nouveaux sur certains stéréotypes concernant les aviateurs de la Grande Guerre, dont l’apparence de « privilégiés » et le « culte des as » font partie. Effectivement, si le quotidien de ces aviateurs et leur mode de vie au sein de l’escadrille contrastent radicalement avec ceux du « Poilu » dans les tranchées, *La Grande Guerre des aviateurs* se donnait pour ambition de rappeler les épreuves qu’engendrent les nombreuses heures de vol et de combat aérien. Pourtant, les aviateurs, eux-mêmes, laissent à penser dans leurs récits que le danger apparaît moins « omniprésent et paralysant dans les airs⁵⁹ » qu’au sol. Cependant, ces descriptions qui relèvent parfois d’une forme de déréalisation voulue par leurs auteurs, ou témoignant de la censure portée sur les correspondances des « as » envers leurs familles et proches, ne doivent pas occulter les souffrances physiques, liées au froid, à la vitesse, aux changements brutaux et successifs d’altitude, et psychologiques dues à la peur d’avaries techniques ou d’accidents, ainsi qu’à la menace omniprésente d’une potentielle attaque ennemie, voire de la mort. L’exposition souhaitait donc souligner que, même si les aviateurs ont pu échapper à une forme de déshumanisation de la guerre, caractéristique des champs de bataille, ils n’en sont pas moins les victimes d’une guerre totale, où le taux de mortalité les touchant dans certaines batailles peut dépasser celui des fantassins. Parmi les autres thématiques innovantes de cette exposition temporaire, nous pouvons relever le dernier exemple, très

⁵⁹ Cf. Annexe II.16 : Dossier de presse de l’exposition temporaire *La Grande Guerre des aviateurs*.

souvent occulté dans l'historiographie de la Grande Guerre, de l'intense collaboration qui a pu exister entre les aviateurs et les industriels. Ainsi, certains « as », bénéficiant de leur aura particulière, tels que Georges Guynemer (en relation avec les chefs du bureau d'étude de la Société pour l'aviation et ses dérivés – SPAD)⁶⁰, Rolland Garros (1888-1918) ou Jean Chapat (1893-1918), entretiennent des correspondances régulières avec les ingénieurs en aéronautique afin de leur exprimer leurs doléances et leur remarques quant aux avions ou au matériel embarqué. Il n'est également pas rare que ces « as » se rendent en visite dans les usines de production aéronautique.

Présentée du 5 octobre 2014 au 25 janvier 2015 et première manifestation d'ampleur du musée de l'Air et de l'Espace dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, *La Grande Guerre des aviateurs* avait pour objet de proposer une exposition temporaire traitant d'une thématique singulière, dans un contexte mémoriel largement dominé par la figure du « Poilu ». Pour ce faire, elle s'est intéressée aux combattants de la « cinquième arme » par le biais de huit séquences précises afin de partager l'expérience et le vécu des aviateurs à ses visiteurs⁶¹. En voici la liste :

Séquence
Observateurs
Bombardiers
Chasseurs
Épreuves, souffrances
Aviateurs et industriels
La vie en escadrille
Honneurs et propagande
La conquête d'une identité

Afin d'illustrer ces diverses thématiques, les témoignages écrits d'époque ont été mis à l'honneur et en confrontation avec une large gamme d'objets des collections du musée de l'Air et de l'Espace, tels que films d'archive, armements, pièces des collections textiles (uniformes et combinaisons de vol) et photographies argentiques. Ces-dernières étaient, par ailleurs, le type

⁶⁰ La société SPAD est une société de construction aéronautique française créée en janvier 1911 par Armand Deperdussin (1864-1924), initialement sous le nom de Société de production des aéroplanes Deperdussin. En août 1912, la SPAD est rachetée par un groupe d'industriels, parmi lesquels figure Louis Blériot (1872-1936). Elle change alors de nom, mais garde le même acronyme, en devenant la Société pour l'aviation et ses dérivés.

⁶¹ Cf. Annexe II.15 : Communiqué de presse de l'exposition temporaire *La Grande Guerre des aviateurs*.

de document prédominant au sein de l'exposition et montrées sous leur forme de tirages originaux et non pas sous une forme reproduite. Dans un contexte commémoratif qui a vu une circulation massive d'images et de documents numérisés, le musée de l'Air et de l'Espace avait pris le parti audacieux, dans le cadre de cette exposition datant de 2014, de présenter les tirages photographiques d'époque en tant que témoignages mais aussi en tant qu'objets. À ces objets étaient adjoints divers dispositifs audiovisuels, parmi lesquels figurait une zone audio où il était possible d'entendre des lectures de témoignages écrits d'aviateurs. Enfin, il est à noter un dernier procédé des plus intéressants, mis en place dans le cadre de cette exposition temporaire : un ensemble de dispositifs sensoriels. Ainsi, grâce à un partenariat avec l'association « Percevoir »⁶², des dessins en relief, des maquettes, ainsi que des mécanismes permettant d'entendre des bruits de moteur ont pu être mis en place, afin d'inviter les visiteurs à se faire une représentation mentale de la vie quotidienne des aviateurs de la Grande Guerre.

La Grande Guerre des aviateurs, exposition temporaire présentée au musée de l'Air et de l'Espace en parallèle du parcours permanent traitant de la Première Guerre mondiale, a permis au public du musée de l'Air et de l'Espace, sur une période de quatre mois, de mettre en confrontation deux approches différentes. Effectivement, la première, nous l'avons vu précédemment, s'est intéressée au vécu et aux aspects humains de la guerre aérienne, tandis que la seconde exposait davantage les pans aéronautiques et techniques de celle-ci. En changeant de point d'ancrage, le musée de l'Air et de l'Espace a pleinement intégré sa production temporaire dans les canons de la Mission du Centenaire. En effet, si les trois premières thématiques traitent, traditionnellement, des missions affectées aux aviateurs de la Grande Guerre, il est intéressant de constater que la chasse n'y prend pas une part supérieure. Force est même de constater qu'elle est présentée, à juste titre, comme la réponse trouvée, au début de la Première Guerre mondiale, pour permettre aux deux autres missions primordiales que sont l'observation et le bombardement de persister. Ensuite, l'exposition temporaire entre dans des thématiques plus personnelles et ancrées dans la « petite » histoire, en prenant en compte les populations civiles à l'« arrière » par le biais de la thématique évoquant la propagande. Accessible aux personnes à mobilité réduite, la visite de l'exposition était payante⁶³ pour les

⁶² « L'association Percevoir a été créée en mai 2004 (...) pour (...) "éveiller les différentes facultés de perception de chacun à travers des actions culturelles plurisensorielles et de développer une meilleure compréhension des uns et des autres". Percevoir propose des activités pour tous faisant appel à nos différents sens de perception (le toucher, l'ouïe, l'odorat et le goût), ou faisant abstraction de l'un pour mieux ressentir les autres. », *Percevoir* [en ligne]. URL : <https://www.museeairespace.fr/visites-virtuelles/exposition-verdun/index.html> (consulté le 11/09/18).

⁶³ Les tarifs d'entrée pour l'exposition *La Grande Guerre des aviateurs* étaient pour une visite libre de 6€ en tarif plein et de 3€ en tarif réduit.

visiteurs et les panneaux disponibles en une seule langue (français), réduisant de ce fait sa visibilité. En contrepartie, nous pouvons noter l'effort fait à destination des personnes handicapées, prenant corps dans les dispositifs sensoriels imaginés en partenariat avec l'association « Percevoir ». L'exposition a également permis la publication d'un ouvrage⁶⁴, l'une des rares publications récentes, en 2014, consacrées à l'aviation de la grande guerre. Néanmoins, parmi les éléments en opposition avec les objectifs de la Mission du Centenaire, il nous faut souligner que *La Grande Guerre des aviateurs* s'intéressait essentiellement au cas français et ne proposait donc pas un discours globalisant du point de vue géographique. La mise en place de productions pédagogiques à portée mémorielle n'est pas perceptible non plus dans le parcours scénographique.

Finalement, l'exposition temporaire *La Grande Guerre des aviateurs*, premier volet d'un triptyque organisé au musée de l'Air et de l'Espace dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, présentée au cours de la première année (2014) de cette vaste entreprise mémorielle, a posé les bases d'une évolution dans le discours sur les aviateurs de la Grande Guerre. Effectivement, en s'ancrant dans la continuité du parcours permanent du musée, inauguré en 2009, que nous avons analysé précédemment, *La Grande Guerre des aviateurs* est allée plus loin et marque un véritable tournant dans la manière de traiter notre sujet, par le biais d'angles d'approche inédits. La deuxième exposition, qui fera l'objet de notre développement suivant, continuera en ce sens.

⁶⁴ AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *La Grande Guerre des aviateurs*, Paris, Livres EMCC éditions, 2014, 176 pages.

B/ Verdun, la guerre aérienne



Fig. 9 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire *Verdun, la guerre aérienne*
©musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / Frédéric Cabeza

Proposant « une nouvelle lecture de l'histoire de l'aviation militaire et de son impact sur la totalisation du premier conflit mondial⁶⁵ », *Verdun, la guerre aérienne*, exposition temporaire présentée au musée de l'Air et de l'Espace du 15 octobre 2016 au 29 janvier 2017, a voulu être une exposition novatrice de par le discours qu'elle tenait au sujet de cette bataille emblématique de la Première Guerre mondiale. En effet, la bataille de Verdun reste encore, de nos jours, profondément associée à la figure des « Poilus », à leur vie dans les tranchées et à la mort de masse. La bataille aérienne dans le ciel de Verdun est, par conséquent, quasiment absente d'une mémoire construite par et pour l'infanterie engagée au cœur de la bataille au sol. Or, Verdun fut également la bataille qui marqua véritablement les débuts de la guerre aérienne, par la mise en place de la doctrine de « l'offensive à outrance »⁶⁶ et la totalisation du conflit. En définitive, la bataille aérienne qui s'est déroulée dans le ciel de Verdun en 1916 préfigure l'histoire des conflits du XX^e siècle, en supprimant la limite traditionnelle entre lignes de front et « arrière ». De plus, l'année 1916 marque un tournant dans la reconnaissance de l'aviation militaire par le Grand Quartier Général (GQG) français. Tardant à être pleinement établi, l'intérêt pour celle-ci ne fait plus aucun doute pour le haut commandement suite à l'offensive allemande du 21 février 1916, au début de la bataille de Verdun, déployant des moyens considérables dans

⁶⁵ Cf. Annexe II.18 : Communiqué de presse de l'exposition temporaire *Verdun, la guerre aérienne*.

⁶⁶ Cette doctrine, appliquée dans l'aviation par le commandant Charles de Tricornot de Rose (1876-1916), appelé par le général Pétain le 28 février 1916, consiste en la présence permanente dans le ciel d'escadrilles de chasse composées des meilleurs pilotes, par opposition au vol en solitaire, à la recherche de l'exploit individuel, qui prévalait jusqu'alors.

l'aviation de chasse qui prive les armées de la Triple-Entente de leurs moyens d'observation aériens (avions de reconnaissance et ballons captifs). Dans le but d'inverser la situation, l'armée française lance la production massive d'un nouvel avion de chasse : le Nieuport de type XI, surnommé « Bébé » en raison de sa petite taille. Ainsi, pendant la majeure partie de la bataille de Verdun, ce sont deux véritables flottes aériennes de combat qui s'affrontent de manière organisée, dans le but de maîtriser le ciel et de permettre les missions d'observation et de réglage de tir d'artillerie, nécessaires à la réussite des opérations au sol. Dès le printemps 1916, la supériorité aérienne penche du côté de l'aviation française mais le discours de l'exposition, ne se contentant pas de présenter ce fait établi dans la propagande de l'entre-deux-guerres, en analyse les contours pour montrer aux visiteurs que l'efficacité de la chasse française en 1916 s'est vue entravée par les limites de la production industrielle, aussi bien que par les divergences à son sujet aux différents échelons des états-majors. Pour ces diverses raisons, la bataille de Verdun se distingue également par des pertes d'une ampleur sans précédent dans l'histoire de l'aviation militaire. La mise en place à la hâte de la doctrine d'offensive à outrance entraîna une augmentation considérable du nombre de vols par aviateur et de leur durée. La pénibilité de ceux-ci, à une époque où les avions ne possèdent que des *cockpits* ouverts, exposant les aviateurs au froid, à l'humidité, ainsi que les changements brutaux d'altitude et la tension omniprésente due à la possible rencontre d'un appareil ennemi expliquent ce bilan, l'un des plus lourds de l'histoire de l'aéronautique de la Grande Guerre. Il est à noter que proportionnellement, et bien que l'historiographie de la bataille de Verdun soit largement dominée par l'infanterie, l'aéronautique militaire française y a connu des pertes plus importantes que cette-dernière. Enfin, l'exposition temporaire *Verdun, la guerre aérienne*, abordait une dernière thématique, peu traitée jusqu'alors dans les différentes réflexions historiques au sujet de la Grande Guerre, à savoir l'instauration d'une véritable guerre médiatique passant par une place de plus en plus grande réservée à l'aviation dans la presse. Cette propagande s'intéressait à deux sujets en particulier : les « as », dont les exploits, récits de duels aériens et portraits font la « Une » de plusieurs journaux, et les bombardements, en réponse à la demande des populations à l'« arrière » à voir la guerre telle qu'elle est, et non telle que les discours officiels veulent la montrer. Nous pouvons relever deux périodiques d'époque traitant de ces deux thématiques : *La guerre aérienne illustrée*, dont le premier numéro est tiré le 16 novembre 1916, sous la direction de Jacques Mortane (1883-1939)⁶⁷, et *L'Illustration*, où

⁶⁷ Jacques Mortane (1883-1939), de son vrai nom Joseph Jacques Philippe Romanet est un écrivain et journaliste français qui se spécialisa dans la thématique de l'aviation sportive, puis militaire.

les représentations de bombardement sont deux fois plus nombreuses que celles des « as », dont l'image héroïque et victorieuse permet de contraster avec l'embourbement des combats au sol.

En définitive, l'exposition *Verdun, la guerre aérienne* se situait, en 2016, en contrepied de l'historiographie de l'aviation militaire de la Grande Guerre, mais dans la continuité de la production temporaire précédente. Pour ce faire, elle ne proposait pas l'étude de cette thématique d'un point de vue uniquement stratégique, aéronautique et militaire mais bien, à l'opposé d'une histoire purement événementielle, en diversifiant les approches. Ainsi, divers angles d'analyses étaient interrogés : technique, industriel, sociétal, anthropologique, psychologique et mémoriel, pour n'en citer que quelques-uns, témoignant du caractère total de la guerre aérienne développé à partir de 1916. Ainsi, l'exposition abordait sept thématiques dont voici la liste⁶⁸ :

Séquence
La guerre aérienne dans l'histoire et la mémoire de la bataille de Verdun
La lutte pour la supériorité aérienne
La mission première de l'aéronautique : observer
Les bombardements aériens : les civils pris pour cibles
Le coût humain de la bataille aérienne
Aviateurs de Verdun
Propagande et mobilisation de l'arrière : les représentations de la guerre aérienne

Riche de plus de 170 objets et documents d'une grande variété typologique (archives militaires, photographies, armements, moteurs, collections textiles, jeux et jouets, manuels scolaires, ...), mis en dialogue pour la première fois grâce à de nombreux prêts, le parcours de visite de l'exposition déroulait, sur une surface de 400 m², un propos prenant en compte le front tout autant que l'« arrière ». Cette volonté du musée de l'Air et de l'Espace s'exprimait notamment par les deux objets phares du parcours : un authentique avion Nieuport de type XI *Bébé*, premier avion de chasse français produit en masse au cours du conflit, et la voiture de sport *Torpédo Sigma* de Georges Guynemer (1894-1917)⁶⁹, dessinée par le pilote lui-même et construite sur autorisation spéciale du ministère de la Guerre à un moment où l'aura des « as » est de plus en plus grande. Ces nombreux objets exposés provenaient des collections propres

⁶⁸ Cf. Annexe II.19 : Dossier de presse de l'exposition temporaire *Verdun, la guerre aérienne*.

⁶⁹ Exceptionnellement prêtée dans le cadre de l'exposition temporaire par le musée national de la Voiture de Compiègne (inv. CMV 256).

au musée de l'Air et de l'Espace ainsi que de nombreuses autres instances culturelles et patrimoniales parmi lesquelles : La Contemporaine (ancienne Bibliothèque de Documentation Internationale Contemporaine – BDIC), le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), le musée de l'Armée, le musée de l'École supérieure du professorat et de l'éducation (ESPE), le musée de la Grande Guerre du pays de Meaux, le musée national de la Voiture, le musée Nissim de Camondo et le Service Historique de la Défense (SHD). Sept panneaux d'expositions venaient accompagner les objets évoqués précédemment, à raison d'un panneau documentaire par thématique étudiée. Enfin, plusieurs dispositifs audiovisuels complétaient l'exposition, à savoir : deux écrans présentant des photos stéréoscopiques d'époque et une *interview* des pilotes actuels de l'escadron de chasse ½ Cigognes (permettant d'appréhender l'impact des « as » dans la psychologie militaire, un siècle après la Première Guerre mondiale), deux bornes tactiles présentant un journal d'escadrille et un album photographique de pilote, un espace de vidéoprojection présentant des photographies d'époque d'une usine de production Nieuport et un espace audio permettant l'écoute de témoignages d'aviateurs⁷⁰.

Autant l'exposition temporaire *Verdun, la guerre aérienne* que la publication⁷¹ qui s'en est suivie, bien que ne s'intéressant qu'au couple franco-allemand, ont marqué une évolution dans le discours sur la figure de l'aviateur de la Grande Guerre porté dans les musées et les institutions patrimoniales. En effet, et pour la première fois, il n'était plus seulement question d'exposer des éléments liés aux missions des aviateurs, à leur identité ou à leur vie quotidienne au cours des années du conflit, mais bien d'interroger la mémoire, construite pendant ces mêmes années ou dans la période entre-deux-guerres. Ainsi, il n'est pas anodin de constater que la séquence introductive à l'exposition et sa séquence conclusive traitaient de cette thématique. La première évoquait la place de la guerre aérienne dans la mémoire de la bataille de Verdun, construite *a posteriori*, tandis que la seconde permettait de comprendre les raisons de l'engouement exprimé par les populations à l'« arrière » pour les « as » entre 1916 et 1918. Ces deux aspects de la guerre aérienne peu, voire pas, étudiés dans les productions muséales précédentes figurent parmi les points forts de l'exposition, en termes d'enjeux mémoriels. Par conséquent, *Verdun, la guerre aérienne*, s'inscrivait pleinement dans les objectifs de la Mission

⁷⁰ Cf. Visite virtuelle de l'exposition temporaire *Verdun, la guerre aérienne*, accessible en suivant ce lien : <https://www.museeairespace.fr/visites-virtuelles/exposition-verdun/index.html>

⁷¹ AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *Verdun, la guerre aérienne*, Villers-sur-Mer, Éditions Pierre de Taillac, 2016, 216 pages.

du Centenaire et faisait même, en 2016, office de précurseur. Tout comme l'exposition *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945* le fait deux ans plus tard, il est également intéressant d'analyser le fait que les trois missions principales dévolues aux aviateurs de la Grande Guerre (observation, bombardement, chasse) faisaient chacune l'objet d'une seule et unique séquence. Ainsi, la chasse était placée sur un même pied d'égalité que les deux autres missions alors qu'elle prédomine largement dans la mémoire de la guerre aérienne entre 1914 et 1918. Toujours tel que prôné par la Mission du Centenaire, *Verdun, la guerre aérienne*, s'appuyait tout au long de son parcours sur de nombreux témoignages directs d'aviateurs, en diversifiant les supports (correspondance, carnets de vol, carnets d'escadrille, carnets de note personnels, ...). Donnant la parole aux « as », figure emblématique de l'aviation, l'exposition faisait preuve de singularité en évoquant des portraits de combattants sortant du cadre de cette figure trop célèbre. Le parcours de Georges Boillot (1884-1916), mécanicien de formation et pilote de courses automobiles, en fait partie. Enfin, elle s'appuyait également sur les témoignages provenant d'autres sphères que les pilotes eux-mêmes et permettant un éclairage des plus intéressants. À cet effet, nous pouvons relever des affiches de propagande, montrant le discours politique d'alors sur le rôle grandissant de l'aviation militaire, mais aussi les jeux et jouets, témoignant de sa réelle imprégnation dans toutes les strates de la société au cours de la Grande Guerre. Ainsi, les différents objectifs, mis en avant par la Mission du Centenaire, consistant en l'évocation de parcours d'« anonymes », dans le but que ceux-ci soient intégrés au déroulement général de la guerre, étaient pleinement atteints. Il est également à souligner la mise en place d'actions mémorielles à portée pédagogique dans le cadre de cette exposition, tels que les enregistrements de lectures de témoignages d'aviateurs par des élèves en classe d'art dramatique du conservatoire municipal du Bourget. Entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) et partiellement aux personnes sourdes et malentendantes, *Verdun, la guerre aérienne* était néanmoins payante⁷², contrairement à toutes les expositions temporaires produites en 2018 et analysées dans ce mémoire.

En définitive, *Verdun la guerre aérienne*, deuxième temps fort des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale au musée de l'Air et de l'Espace, présentée en 2016, dans un contexte mémoriel largement dominé par la figure du « Poilu de Verdun », a su questionner, pour la première fois dans le cadre d'une exposition temporaire, la place de la guerre aérienne dans l'historiographie de la Grande Guerre. Atteignant pleinement

⁷² Les tarifs d'entrée pour l'exposition *Verdun, la guerre aérienne* étaient pour une visite libre de 7€ en tarif plein et de 4€ en tarif réduit.

son objectif et s'ancrant totalement dans les canons de la Mission du Centenaire de par l'omniprésence de l'expérience combattante, du ressenti personnel des aviateurs et des populations civiles à l'« arrière » dans son discours muséographique, cette exposition temporaire continue l'entreprise initiée par *La Grande Guerre des aviateurs*, deux ans auparavant.

Pour conclure cette sous-partie consacrée aux deux premières expositions temporaires réalisées dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale au musée de l'Air et de l'Espace, il convient de souligner, encore une fois, la prise de position inédite de cette institution muséale. S'éloignant des sentiers battus, ces deux expositions traitaient des aviateurs de la Grande Guerre selon des points d'ancrage privilégiant l'expérience vécue et ressentie par les combattants de la « cinquième arme », par opposition aux points de vue purement technique et tactique privilégiés jusqu'alors dans les institutions culturelles. Souhaitant également briser, ou tout du moins amoindrir, la persistance de certains mythes liés aux aviateurs de la Première Guerre mondiale, telle que la supposée position de « privilégié » en comparaison aux « Poilus », *La Grande Guerre des aviateurs* (en 2014) et *Verdun, la guerre aérienne* (en 2016), ont, par conséquent, élargi les sources traditionnellement invoquées dans ce genre d'événements, ainsi que les thématiques traitées en incluant l'« arrière », civils ou industriels. Malgré toutes ces innovations, il nous faut constater une analyse encore trop souvent ancrée dans le couple franco-allemand et, bien que des efforts soient faits pour s'en écarter, une évocation systématique de grands noms d'« as » de l'aviation de chasse, éternelles figures de proue d'un imaginaire collectif invitant au rêve.

III/ Étude de cas : *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*

Dans cet ultime axe de notre travail, nous présenterons les caractéristiques propres à la future exposition temporaire du musée de l'Air et de l'Espace, intitulée *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*. Notre analyse se basera essentiellement sur le travail de production de cette exposition, effectué dans le cadre d'un stage en milieu professionnel de cinq mois (d'avril à août 2018), au poste de co-commissaire et chargé d'exposition, rattaché au Service de la conservation du musée. Nous débiterons notre propos en détaillant les divers objectifs poursuivis par l'exposition temporaire, objectifs développés dans le choix des sources et des objets choisis pour son élaboration. Puis, nous nous intéresserons plus particulièrement au discours volontairement tenu dans cette production temporaire, par le biais des thématiques traitées, dont nous nous efforcerons de comparer la teneur aux préceptes actuels de l'historiographie de la Grande Guerre et aux productions temporaires analysées dans les développements précédents de notre mémoire. Enfin, nous questionnerons les diverses limites de fond et de forme du projet.

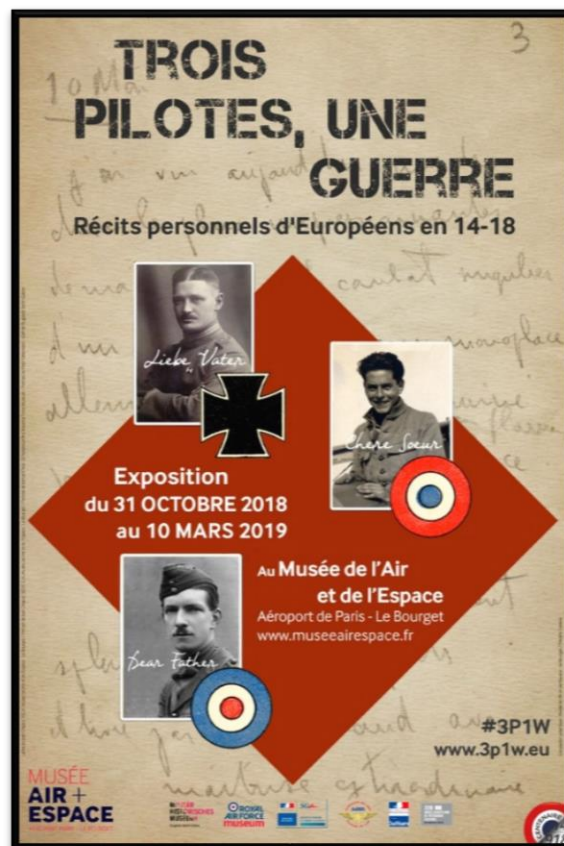


Fig. 10 : Visuel de l'affiche retenue pour l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*
©musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget / Frédéric Cabeza

1/ Une exposition temporaire intimiste, basée sur les histoires personnelles d'aviateurs

Dernière pierre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale au musée de l'Air et de l'Espace et d'un triptyque d'expositions temporaires consacrées à la guerre aérienne et à la figure de l'aviateur, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* sera présentée au public du 31 octobre 2018 au 10 mars 2019. Pour ce premier axe de notre développement entièrement consacré à cette dernière production, nous nous attacherons à exposer les origines du projet, ses sources et son contenu.

A/ Aux origines du projet

Le dernier projet d'exposition temporaire en date au musée de l'Air et de l'Espace que constitue *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, aura pour trame les parcours personnels de trois aviateurs de la Grande Guerre, à savoir : « un Français, Jean Chaput (1893-1918), un Allemand, Peter Falkenstein (1892-1966) et un Britannique, Bernard Curtis Rice (1891-1933)⁷³ ». L'objectif premier de cette future exposition temporaire est de replacer les parcours personnels de ces trois soldats dans le contexte de la guerre aérienne entre 1914 et 1918 et, plus largement, dans celui de la Première Guerre mondiale. Par conséquent, en s'intéressant à ces trois aviateurs, dont les noms ne sont pas évocateurs pour le public, et en souhaitant intégrer leurs histoires personnelles dans le cadre général du premier conflit mondial, l'exposition s'ancre pleinement dans l'historiographie actuelle de la Grande Guerre. Dès son origine, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* s'est inscrite dans la filiation des deux expositions temporaires du musée de l'Air et de l'Espace précédemment étudiées (*La Grande Guerre des aviateurs* et *Verdun, la guerre aérienne*), en ce sens qu'elle s'intéresse avant tout à l'expérience combattante et au vécu personnel d'aviateurs. Cependant, en prenant délibérément les parcours personnels de trois aviateurs, témoins des communautés qu'ils représentent, aux profils radicalement différents que nous détaillerons par la suite, elle se veut être l'aboutissement d'une réflexion mémorielle au musée de l'Air et de l'Espace, amorcée quatre années auparavant.

En réalité, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, en plus d'être fille des deux expositions temporaires mentionnées ci-dessus, est l'héritière d'un site

⁷³ Cf. Annexe III.2 : Note d'intention de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*

web, intitulé *3 Pilots – 1 War*, mis en place depuis 2014 par le musée de l’Air et de l’Espace « en partenariat avec le *Militärhistorisches Museum der Bundeswehr* de Dresde et le *Royal Air Force Museum* de Londres⁷⁴ ». Ce site web⁷⁵, permettant d’accéder à une exposition virtuelle, donne à voir aux internautes une sélection, par les trois institutions muséales, de la correspondance produite par les trois pilotes mentionnés auparavant, ainsi que leurs contextualisations et transcriptions en trois langues : français, allemand et anglais (Royaume-Uni). La particularité de cette exposition virtuelle est la mise en ligne exactement cent ans, jour pour jour, après leur rédaction, des lettres écrites par Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice à destination de leurs familles et proches. Au moment de sa diffusion, en 2014, *3 Pilots – 1 War* était en résonance avec trois expositions temporaires prenant place dans chacun des musées collaborateurs : *La Grande Guerre des aviateurs* pour le musée de l’Air et de l’Espace, *Falkenstein zieht in den Krieg. Perspektiven auf den Weltenbrand*⁷⁶ [Falkenstein s’en va en guerre. Perspectives du conflit mondial] au *Militärhistorisches Museum der Bundeswehr* et *First World War in the Air*⁷⁷ [La Première Guerre mondiale dans les airs] au *Royal Air Force Museum*. Sur la base des travaux effectués par les trois institutions partenaires, depuis 2014 et le lancement des commémorations du Centenaire de la Première Guerre mondiale par les trois anciens principaux pays belligérants (France, Allemagne et Royaume-Uni), la future exposition temporaire du musée de l’Air et de l’Espace, dont le partenariat avec les deux institutions précédentes a été renouvelé, a donné corps à une réalisation virtuelle antérieure. En plus d’exposer des documents originaux et des fac-similés de la correspondance des trois aviateurs, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d’Européens en 14-18* sera composée de nombreux artefacts, dont certains effets personnels de ces-derniers.

Enfin, répondant à des préoccupations davantage techniques, l’exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d’Européens en 14-18* est également un événement ajouté au calendrier événementiel du musée de l’Air et de l’Espace en raison d’un report de la réouverture de l’aérogare Labro, dont la rénovation devait s’achever pour une inauguration au

⁷⁴ Cf. Annexe III.7 : Communiqué de presse de l’exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d’Européens en 14-18*

⁷⁵ Accessible en suivant ce lien : <http://3p1w.eu>

⁷⁶ Pour plus d’informations, cf. « Falkenstein zieht in den Krieg. Perspektiven auf den Weltenbrand », *MHM-Gatow* [en ligne]. URL : <http://www.mhm-gatow.de/falkenstein-zieht-in-den-krieg> (consulté le 14/09/18).

⁷⁷ Pour plus d’informations, cf. « First World War in the Air », *RAF Museum* [en ligne]. URL : <https://www.rafmuseum.org.uk/london/whats-going-on/events/opening-of-first-world-war-in-the-air-exhibition/> (consulté le 14/09/18).

11 novembre 2018. Un événement de remplacement a, par conséquent, dû être prévu et produit par le musée de l'Air et de l'Espace, en cette période de fortes attentes commémoratives.

En résumé, l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* produite par le musée de l'Air et de l'Espace en 2018 est un projet à forte portée mémorielle, s'agissant du discours porté par les institutions patrimoniales et culturelles au sujet de la figure de l'aviateur de la Grande Guerre. D'origines multiples, elle se veut l'aboutissement de quatre années de commémorations du Centenaire de la Première Guerre mondiale au musée de l'Air et de l'Espace.

B/ Faire de témoignages écrits les sources premières d'une exposition

Nous l'avons évoqué, la source première de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une Guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, comme son titre l'indique, ainsi que la trame de son discours, sont les témoignages écrits authentiques de trois aviateurs de la Grande Guerre. Dans le cadre de la production de l'exposition, une lecture intégrale des quelques 180 lettres, écrites par Jean Chapat, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice au cours de la Grande Guerre, mises en ligne sur le site web *3 Pilots – 1 War* a permis un premier tri et la définition de problématiques pouvant être interrogées dans le cadre de l'exposition. Une liste de ces problématiques, traitant de réalités diverses au sujet du vécu personnel des trois aviateurs a été dressée dans la note d'intention produite. En voici la liste :

- Qui étaient Jean Chapat, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice au moment de devenir aviateurs ?
- Pourquoi et comment ces hommes sont-ils devenus aviateurs au cours de la Grande Guerre ?
- Quelles missions remplissaient-ils au cours du conflit ?
- Quelles étaient leurs conditions de vie en escadrille ? Quels rapports entretenaient-ils avec leurs camarades d'escadrille ? Avec les aviateurs ennemis ?
- Quelles étaient les conditions de vol auxquelles ils devaient faire face ?
- Quel était leur rapport au danger et à la mort ? Étaient-ils réellement privilégiés en comparaison aux soldats de l'infanterie ?
- Quels étaient leurs liens avec leurs familles restées à l'« arrière » ?

- Quels étaient les rapports possibles entre les aviateurs et les industriels de l'aéronautique ? Quelles évolutions dans le domaine de la guerre aérienne ont-elles permises ?

De ces diverses problématiques soulevées, un second tri dans la correspondance des trois aviateurs a été effectué afin de servir de base à la définition de thématiques développées au long du scénario d'exposition⁷⁸. Ces séquences, au nombre de huit, sont, pour certaines d'entre-elles, subdivisées en sous-séquences, suivant le schéma ci-après :

Séquence	Sous-séquence
Aux premières heures de la guerre	L'Europe en guerre
	La naissance d'une nouvelle arme
	Trois aviateurs au cœur du conflit
Le système de formation des pilotes – Devenir aviateur pendant la Grande Guerre	
Les premières missions de l'aviation militaire	Observation et photographie aérienne
	Bombardement
La chasse	
Une identité en construction	La figure de l'aviateur
	Le quotidien de l'escadrille
De nombreux périls	Un équipement particulier
	Faire face à la mort
Un lien permanent à l'arrière	Industrie et progrès techniques
	La propagande – La peur des bombardements – Un lien privilégié entre les pilotes et leurs familles
Cent ans après ?	2018, regards et écrits de lycéens
	Cent ans après, partenariats et coopération

⁷⁸ Cf. Annexe III.4 : Scénario de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*.

Sur les huit thématiques présentées dans le tableau précédent, sept sont illustrées par les témoignages écrits des aviateurs, intégrés dans le discours muséographique et scénographique de l'exposition, soit sur les panneaux documentaires (au nombre de dix-sept, sous la forme de kakémonos, permettant à l'exposition d'être un produit itinérant), soit encadrés sur les cimaises (sous leur forme originale ou de fac-similés). Seule la dernière thématique, traitant de l'impact mémoriel en 2018 de la guerre aérienne au cours de la Première Guerre mondiale fait exception.

Par cette méthode de travail appliquée aux premières étapes de la production de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, la source écrite authentique que constitue la correspondance des trois aviateurs précités devient le fil conducteur de l'ensemble du discours muséographique. Toutes les séquences développées ont, par conséquent, comme base, les récits personnels de Jean Chaput, de Peter Falkenstein et de Bernard Curtis Rice, replacés dans le contexte général de la guerre aérienne entre 1914 et 1918, et s'en voient illustrées par des exemples concrets. Par ce procédé analytique, la dernière exposition du musée de l'Air et de l'Espace produite dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, répond entièrement aux objectifs mémoriels de la Mission du Centenaire.

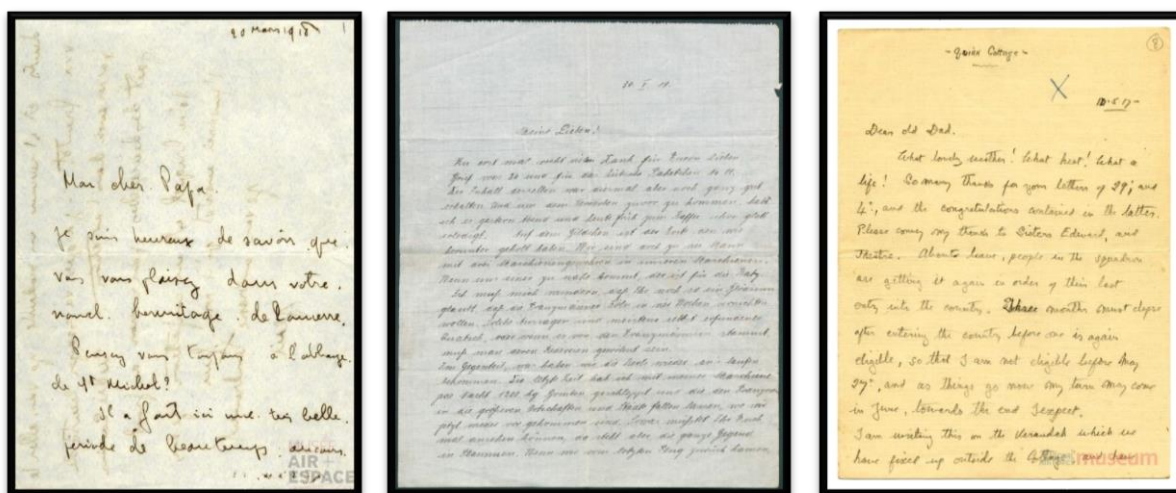


Fig. 11 : Visuels de lettres écrites par Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice
©musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget / MHM Flugplatz Berlin-Gatow / Trustees of the Royal Air Force Museum

C/ Mettre en dialogue sources premières, collections du musée de l’Air et de l’Espace et dispositifs audiovisuels

Déployé sur une surface de 175 m², le discours porté par l’exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d’Européens en 14-18* se base sur la correspondance de trois aviateurs de la Grande Guerre, mise en dialogue avec les riches collections du musée de l’Air et de l’Espace. Au cours des mois de notre stage professionnel, l’une des missions principales, une fois les thématiques traitées définies, a été la réalisation de la liste d’œuvres⁷⁹ pour l’exposition temporaire. Cette liste d’œuvres contient quarante-cinq objets, relevant des collections de maquettes et de modèles réduits, graphiques et d’objets d’art, textiles, techniques et de la documentation, dont le choix s’est opéré en fonction de leur capacité à illustrer les parcours personnels de Jean Chaput, de Peter Falkenstein et de Bernard Curtis Rice. Ainsi, si nous nous intéressons aux maquettes d’avions français retenues pour l’exposition, à savoir : une maquette au 1/10^e d’un avion Caudron de type G.3 et une maquette au 1/30^e d’un avion Nieuport de type XI, nous pouvons souligner que Jean Chaput a personnellement piloté ces deux modèles, de novembre 1914 à septembre 1915 pour le premier, et de février 1916 à avril 1918 pour le second. Les trois autres maquettes d’avions sélectionnées, quant à elles, illustrent parfaitement deux des thématiques développées dans le parcours muséographique, à savoir : « La naissance d’une nouvelle arme » (maquette au 1/10^e d’un avion allemand *Etrich* de type A.II) et « La chasse, allégorie de la chevalerie aérienne » (maquettes au 1/10^e d’un avion anglais *Sopwith* de type F.1 et au 1/30^e d’un avion allemand *Fokker* de type Dr.I). Des objets des collections graphiques et d’objets d’art choisis, il est également intéressant de souligner la présence d’un entoilage d’avion authentique portant l’insigne de l’escadrille 31, dit de l’« archer grec », que Jean Chaput a arboré lors son passage au sein de cette escadrille de mars 1916 à avril 1918. La gouache sur papier du peintre Paul Lengellé (1908-1993), représentant un combat aérien de Jean Chaput ayant eu lieu le 18 mars 1916, est également une pièce remarquable, témoignant du regard fait sur le parcours personnel de l’aviateur français au moment de la réalisation de l’œuvre, en 1980. Enfin, pour ne citer que quelques derniers exemples, il est important de noter la présence, au sein de cette exposition, d’objets personnels ayant appartenu à Jean Chaput. Il s’agit de deux de ses décorations obtenues au cours de la Grande Guerre : une Croix de guerre et une Médaille militaire, ainsi que d’un carnet de note, d’une plaque de matricule militaire et de ses brevets de pilote civil et militaire. Néanmoins, aucun des objets personnels de Peter Falkenstein et de Bernard Curtis Rice n’ont pu être exposés dans le cadre

⁷⁹ Cf. Annexe III.3 : Liste d’œuvres de l’exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d’Européens en 14-18*.

de *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, en raison de leur mobilisation dans deux expositions temporaires organisées simultanément par les deux institutions partenaires du projet : *Falkenstein zieht in den Krieg. Perspektiven auf den Weltenbrand*⁸⁰ au *Militärhistorisches Museum der Bundeswehr* et *Three Pilots – One War*⁸¹ au *Royal Air Force Museum*. En contrepartie, les rares photographies d'époque de Peter Falkenstein et de Bernard Curtis Rice, provenant des fonds des deux musées précités, ont été prêtées au musée de l'Air et de l'Espace et seront exposées (sous forme reproduite), aux côtés des photographies de Jean Chapat, conservées au centre de documentation du musée.

Ces divers objets rattachés directement aux parcours personnels des trois aviateurs sont accompagnés d'autres sélections, visant à enrichir les thématiques traitées dans l'exposition. Ainsi, les diverses pièces provenant des collections textiles du musée de l'Air et de l'Espace – exceptées les deux décorations de Jean Chapat mentionnées auparavant – et un casque de vol britannique en provenance du musée de la Grande Guerre de Meaux desservent le discours sur les conditions de vol (casques et accessoires de combinaisons de vol) auxquelles devaient faire face les aviateurs, dont Jean Chapat, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice sont ici les représentants, ainsi que sur la création d'une identité propre à la « cinquième arme » (accessoires d'uniformes d'aviateurs) et sur la formation initiale des pilotes (par le biais d'insignes de brevets de pilotes et d'observateurs français et allemands). Les objets relevant des collections techniques, quant à eux, permettent d'appréhender les progrès fait dans les domaines de l'aviation, du renseignement et de l'armement avec la présence d'une hélice Éclair⁸², d'un appareil photographique embarqué pour les prises de vue en vol et d'un récepteur de bord en télégraphie sans fil (TSF). De plus, l'exposition de trois pièces d'armement donne à voir aux visiteurs les améliorations faites dans les capacités offensives et défensives des avions tout au long du conflit, passant du simple mousqueton de cavalerie, embarqué volontairement par les pilotes en 1914, à l'adaptation de mitrailleuses jumelées, voire triplées, sur les aéronefs. Enfin, les œuvres appartenant aux collections graphiques et d'objets d'art du musée de l'Air et de

⁸⁰ Pour plus d'informations, cf. « Falkenstein zieht in den Krieg. Perspektiven auf den Weltenbrand », *MHM-Gatow* [en ligne]. URL : <http://www.mhm-gatow.de/falkenstein-zieht-in-den-krieg> (consulté le 14/09/18).

⁸¹ Pour plus d'informations, cf. « Three Pilots – One War, Exhibition », *RAF Museum* [en ligne]. URL : <https://www.rafmuseum.org.uk/london/whats-going-on/events/three-pilots-one-war/> (consulté le 15/09/18).

⁸² Dessinée en 1915 par Marcel Bloch (1892-1986), futur Marcel Dassault et fondateur de Dassault Aviation, l'hélice Éclair est utilisée par l'aviation militaire pendant la Première Guerre mondiale. Elle équipe tout d'abord les avions français de type Caudron G.3, mobilisés lors de la bataille de Verdun en 1916. Considérée comme l'une des meilleures hélices alors produite, elle est ensuite déclinée en plusieurs versions et équipe des avions britanniques de la marque *Sopwith* et les célèbres SPAD S.VII français dont l'iconique « Vieux Charles » de l'as Georges Guynemer.

l'Espace, non citées auparavant, sont mobilisées au sein du discours muséographique afin d'illustrer essentiellement les thématiques relevant de l'impact sur les populations civiles à l'« arrière » et de leurs implications dans les progrès techniques opérés dans l'aviation au cours de la Première Guerre mondiale. À titre d'exemples, deux affiches sélectionnées exposent les progrès aéronautiques permis par l'industrie de guerre que sont le dispositif de tir à travers l'hélice et la mise en place de camouflage peint sur les entoilages d'avions. D'autres éléments de ces collections viennent témoigner de l'instrumentalisation de la guerre aérienne dans le cadre de la propagande. Il s'agit d'une aquarelle, réalisée en 1914, représentant l'exposition d'avions ennemis capturés, à destination des troupes et des populations civiles, dans la cour d'honneur de l'Hôtel des Invalides à Paris, et de l'affiche *La puissance militaire de la France*⁸³ (présentée dans le cadre de l'exposition temporaire sous une forme reproduite, pour des raisons de conservation préventive). Une importante collection de photographies d'époque, conservée dans les collections du centre de documentation du musée de l'Air et de l'Espace, vient également illustrer les panneaux d'exposition et intégrer la scénographie⁸⁴ de la production temporaire.

Enfin, aux côtés de la sélection dans la correspondance des trois aviateurs et des nombreux objets évoqués ci-dessus, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* intègre quatre dispositifs numériques audiovisuels, à savoir : un ensemble de quatre visionneuses permettant au public de découvrir une sélection de photographies stéréoscopiques d'époque traitant de quatre thématiques (Photographies aériennes, Aérostation et bombardement, Avions de chasse et « as » français, et Aéronefs allemands et britanniques), un espace de vidéoprojection permettant la diffusion en boucle de cinq films d'archives, traitant de l'aviation de la Grande Guerre, de l'Établissement de Communication et de Production Audiovisuelle de la Défense (ECPAD), un écran tactile permettant la visualisation de six très courts-métrages produits par des étudiants de l'Université du *Middlesex*, sur la base de trois lettres écrites par Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice, et, finalement, un écran permettant la diffusion en boucle d'une *interview* des pilotes actuels de l'escadron de chasse ½ Cigognes⁸⁵. À l'issue de la présentation au public de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une*

⁸³ Mettant en scène un combat aérien, cette affiche témoigne de la montée en puissance de l'aviation de chasse à partir de 1916, à l'issue des batailles de Verdun et de la Somme. Elle est diffusée par la section cinématographique de l'armée française, qui devient un puissant outil de propagande après sa fusion, en 1917, avec la section photographique de l'armée.

⁸⁴ Cf. Annexe III.5 : Plans de scénographie de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*.

⁸⁵ Cf. Annexe III.11 : Reportage photographique de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*.

guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18, une version virtuelle de celle-ci sera mise en ligne sur le site Web du musée de l'Air et de l'Espace, seconde production après *Verdun, la guerre aérienne* a bénéficié d'un tel dispositif.

Forte d'une cinquantaine d'artefacts présentés et de dispositifs de médiation numérique, accessible à tous, la dernière exposition temporaire du musée de l'Air et de l'Espace produite dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, ouvrira ses portes au public le 31 octobre prochain, à quelques jours seulement du 11 novembre 2018, marquant les cent ans de l'un des conflits les plus meurtriers du XX^e siècle. Dans la continuité des productions du musée de l'Air et de l'Espace depuis 2009, cette exposition temporaire apparaît comme la dernière épreuve d'une transition significative dans les enjeux mémoriels, portant sur la figure de l'aviateur de la Grande Guerre, développés au sein de cette structure culturelle. Basée sur les parcours personnels de trois aviateurs, méconnus du tout public, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, offre à notre analyse une quatrième vision de notre thématique, déployée en 2018 dans un musée qui se veut le fer de lance en France du « fait aérien ».

2/ Une production muséale en conformité avec les canons de la Mission du Centenaire

Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18, exposition temporaire produite en cette dernière année des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, se veut être le chantre des dernières évolutions historiographiques de la mémoire de la Grande Guerre. Dans ce deuxième axe traitant de la production du musée de l'Air et de l'Espace, nous exposerons le fait qu'elle s'ancrage idéalement dans les trois objectifs mémoriels prioritaires de la Mission du Centenaire, à savoir : redonner la parole aux « anonymes », porter un discours globalisant, à l'échelle de l'Europe et/ou du Monde, et questionner la survivance de la Première Guerre mondiale, cent ans après les événements.

A/ Raconter l’histoire de trois pilotes aux profils différents

Au cœur de tout le projet muséographique constitutif de *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d’Européens en 14-18*, se trouvent trois aviateurs de la Grande Guerre aux profils radicalement différents. Cette volonté du musée de l’Air et de l’Espace s’explique par la tendance historiographique récente au sujet de la Grande Guerre, consistant à redonner la parole à des acteurs peu connus du grand public. Il ne s’agit plus, en 2018, d’aborder la Première Guerre mondiale sous l’angle unique de la « grande » histoire, c’est-à-dire en exposant les grandes opérations militaires, les choix politiques et tactiques qui ont présidé à celles-ci, ou en évoquant les biographies des grands stratèges et héros célèbres. Ainsi, l’exposition temporaire du musée de l’Air et de l’Espace, profitant d’un travail antérieur que nous avons exposé et d’une riche source première mobilisable à son bon vouloir – la correspondance produite par les trois aviateurs eux-mêmes – s’intéresse à Jean Chaput, à Peter Falkenstein et à Bernard Curtis Rice, dont les noms sont moins évocateurs dans l’imaginaire collectif de l’aviation de la Grande Guerre que ceux de Georges Guynemer, de Rolland Garros ou de Manfred Von Richthofen, le très célèbre « Baron Rouge ». Si nous nous concentrons sur les profils et parcours personnels de nos trois pilotes, il est également intéressant de constater que chacun représente un type d’aviateurs donné.



Fig. 12 : Portraits de Jean Chaput, de Peter Falkenstein et de Bernard Curtis Rice
©musée de l’Air et de l’Espace - Le Bourget / MHM Flugplatz Berlin-Gatow / Trustees of the Royal Air Force Museum

Abordons, tout d’abord, le cas de Jean Chaput, pilote et « as » français né à Paris le 17 septembre 1893. Issu d’un milieu aisé, il est le fils d’un éminent chirurgien, Henri Chaput (1857-1919), œuvrant à l’hôpital parisien Lariboisière. Avant l’éclatement du conflit, Jean Chaput est un sportif chevronné, recevant une éducation de haut niveau en Angleterre. Il est

membre du *Racing club* de France en tant que coureur à pied puis *rugbyman*. Très vite intéressé par l'aviation, c'est grâce à son père qu'il s'inscrit à l'école de pilotage Nieuport de Villacoublay en 1914. Le 3 août de la même année, il y obtient son brevet de pilote civil (n° 1718), décerné par la Fédération aéronautique internationale, à bord d'un avion Breguet. Étudiant à l'École supérieure d'électricité à la mobilisation générale, il obtient tout d'abord un report de son engagement, avant d'être finalement affecté, le 17 août 1914, au 2^e groupe d'aviation de Reims, détaché au Centre d'aviation militaire de Saint-Cyr. Après un passage par les écoles d'aviation de Buc et d'Avord, il obtient son deuxième brevet de pilote (n° 638), militaire celui-ci, le 21 novembre 1914, à bord d'un avion Voisin. Suite à un entraînement au vol, d'environ trois mois, sur un avion Caudron de type G.3, il est affecté en février 1915 à sa première escadrille : la numéro 28, équipée d'avions Caudron. À ce moment du conflit et de sa carrière militaire, Jean Chaput effectue essentiellement des missions d'observation et de réglage de tir d'artillerie avec un observateur, dans son Caudron G.3 biplace. En quelques mois, d'avril à juin 1915, Jean Chaput obtient ses premières victoires aériennes, citations et décorations (Croix de guerre et Médaille militaire). Ses talents de pilote et son appétence pour la chasse lui valent de recevoir un avion Morane-Saulnier monoplace quelques semaines seulement après son arrivée au sein de l'escadrille 28. Néanmoins, cet appareil est remplacé aussitôt par un biplace, moins maniable. Avec ses premières victoires, Jean Chaput connaît ses premières blessures importantes en duel aérien. Le 9 juillet 1915, celui-ci se fait surprendre par un chasseur allemand et son avion *Fokker*, alors qu'il réalise une mission d'observation à bord de son Caudron G.3. Suite au combat, il est hospitalisé quelques jours à l'hôpital Lariboisière où travaille son père. En mars 1916, Jean Chaput intègre à sa demande l'escadrille 31, escadrille de chasse équipée des fameux avions Nieuport de type XI. Dès la fin du mois, il enregistre de nouvelles victoires aériennes et se voit promu sous-lieutenant. Il réalise alors également des missions à haut-risque d'attaque contre les ballons captifs allemands. Au mois de juillet 1916, une nouvelle blessure importante provoque l'hospitalisation de Jean Chaput, qui entre alors dans une longue période d'hospitalisation et de convalescence (plus de sept mois), avant son retour au front en mars 1917. Rapidement, Jean Chaput reprend son décompte de victoires aériennes avant de devenir pilote instructeur en janvier 1918. Finalement, il est une nouvelle fois promu le 1^{er} avril 1918, au grade de lieutenant, et devient commandant de l'escadrille de chasse n°57, équipée du dernier modèle d'avions SPAD de type S.XIII. Le 6 mai de la même année, Jean Chaput trouve la mort face au chasseur allemand Hermann Becker (« as » aux vingt-trois victoires homologuées). La mort du pilote français, relayée dans divers journaux, a été décrite par le haut-commandement comme une véritable perte pour l'aéronautique militaire

nationale. Les écrits de Jean Chaput, sous forme de lettres essentiellement destinées à son père et à sa sœur et de carnets, couvrent, avec quelques lacunes, la période d'août 1914 à mai 1918. De par son caractère fougueux et ses seize victoires homologuées, Jean Chaput, qui a fait la « Une » de certains périodiques d'époque⁸⁶ et a réalisé des croquis visionnaires d'améliorations d'avions, qu'il envoyait à des ingénieurs en aéronautique, fait office d'ambassadeur de la « chasse » naissante au cours de la Grande Guerre.

Deuxième personnage au cœur de notre exposition temporaire, Peter Falkenstein est né le 23 janvier 1892 à Stotzheim (en Rhénanie du Nord – Westphalie actuelle, Allemagne). Membre d'une fratrie de neuf enfants, il est le fils du meunier Johann Falkenstein. Peu avant la guerre, entre 1912 et 1914, Peter Falkenstein réalise son service militaire et divers exercices armés au sein de la 4^e compagnie du 6^e régiment d'infanterie rhénan n°68. Au moment de l'entrée en guerre, en août 1914, il est affecté à ce même régiment où il est décoré de la Croix de fer de seconde classe en février 1915. À la fin de la même année, Peter Falkenstein est blessé et se voit affecté, le temps de sa convalescence, à un hôpital militaire à l'« arrière ». Il y reste jusqu'à la fin de l'année 1916 où il est employé à des travaux de secrétariat et d'intendance. Pendant cette période où Peter Falkenstein profite d'un temps d'accalmie dans sa carrière militaire, après avoir connu « l'enfer des tranchées », son frère Joseph, affecté au 9^e régiment d'infanterie rhénan n°160, meurt sur les champs de bataille de la Somme. En juillet 1917, après être repassé un temps dans l'infanterie, Peter Falkenstein débute une formation de pilote militaire au sein de l'école d'aviation de Köslin (actuelle Koszalin en Pologne). D'abord affecté comme pilote dans une unité de reconnaissance et de réglage de tir d'artillerie, il est transféré au sein de la *Bombengeschwader des Obersten Heeresleitung I* (BoGOHL I) [Escadron de bombardement de l'armée impériale n°1]. Jusqu'à la fin de la guerre, Peter Falkenstein y pilote un avion de bombardement *Friedrichshafen* de type G.III et réalise, essentiellement, des missions de nuit sur le front Ouest. Au sein de cet escadron, il termine la guerre au grade de sergent. Ayant survécu à la Première Guerre mondiale, Peter Falkenstein se voit proposer à la fin de cette-dernière, comme bon nombre de ses homologues, un poste de pilote de transport dans les lignes aériennes civiles. Ce-dernier refuse et reprend le moulin familial, en 1937, à la mort de ses parents. Maire de Stotzheim entre 1952 et 1956, c'est dans cette commune qu'il meurt le 19 novembre 1966. La correspondance de Peter Falkenstein à ses parents qui est parvenue jusqu'à nous, couvrant la période de juin 1915 à novembre 1918, a permis, dans le

⁸⁶ A titre d'exemple : « Breilan d'as – Chaput, Marchal, Nungesser », *J'ai vu*, n°90, 5 août 1916. Cf. Annexe I.2.

cadre de *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, d'évoquer un autre pan de la guerre aérienne entre 1914 et 1918 : celui des missions de bombardement. Les lettres de Peter Falkenstein, d'une extrême concision et témoignant d'un caractère réservé en ne développant pas, à l'extrême, ses propres expériences combattantes, illustrent également une toute autre vision de la guerre : celle d'un soldat d'infanterie allemand, reconverti dans l'aviation et marqué par la mort de son frère.

Enfin, intéressons-nous à Bernard Curtis Rice, dernier pilote au centre de notre discours muséographique. Né à Oxford (Angleterre) le 10 juin 1891, il est l'aîné de trois frères et reçoit une éducation privée durant son enfance. Au moment de l'entrée en guerre du Royaume-Uni, Bernard C. Rice et son frère, Edward, sont apprentis au sein de la *Daimler Motor Company*⁸⁷. Le 7 août 1914, lui et son frère se rendent de l'usine, basée à Coventry, jusqu'à Avonmouth, à plus de 150 km de là, afin d'intégrer l'*Army Service Corps* (ASC), l'unité de transport de l'armée britannique. Cette-dernière, quelques jours seulement après le déclenchement de la Première Guerre mondiale, a réquisitionné et mis sur place une flotte de centaines de véhicules commerciaux afin d'acheminer des marchandises en France. Du 15 août 1914 au 26 août 1915, Bernard sert sur le front Ouest, en France et dans les Flandres, en tant que motocycliste. Au cours de ses missions, consistant principalement en du transport de courriers et de missives depuis et vers le front, il est témoin de l'efficacité du travail accompli par les avions de réglage d'artillerie. Ainsi, il fait part de sa fascination pour l'aviation et de sa volonté d'incorporer le *Royal Flying Corps* (RFC) à ses proches, par le biais de sa correspondance d'alors. Le 27 août 1915, Bernard C. Rice rejoint le RFC en tant que sous-lieutenant observateur. À bord d'un avion *Royal Aircraft Factory* de type B.E.2c, il réalise bon nombre de missions d'observation et de réglage de tir d'artillerie au sein des *squadrons* n°2 et n°8. Du fait de la totalisation de la guerre aérienne et du premier conflit mondial, ces types de mission revêtent une importance capitale pour le RFC sur le front Ouest. Au mois d'avril 1916, Bernard C. Rice est également breveté pilote militaire et sert, notamment, au sein du *squadron* n°8 au cours des batailles de la Somme et d'Arras. Pour actes de bravoure et dévouement au service, il se voit décoré de la *Military Cross* en juin 1917. Finalement, au cours de la dernière année de la guerre, il devient pilote instructeur et *Squadron Leader* [chef d'escadrille]. Ayant survécu à la Première Guerre mondiale, à l'instar de Peter Falkenstein, Bernard C. Rice devient concessionnaire automobile. Il décède en 1933, à la suite d'un accident de voiture. La correspondance de Bernard Curtis

⁸⁷ *Daimler Motor Company* est une ancienne marque d'automobiles de luxe fondée en 1896 par Frederick Richard Simms (1863-1944), pionnier de l'industrie automobile au Royaume-Uni.

Rice, dont une sélection sert également de trame à l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, offre, finalement, un dernier point de vue de la guerre aérienne. Au travers d'un discours davantage intimiste et sentimental que celui produit par ses deux homologues, Bernard C. Rice donne à voir aux visiteurs la perception de la Grande Guerre par un observateur et pilote instructeur britannique.

En définitive, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* fait, dans le cadre des dernières commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, le pari audacieux de placer au cœur de son discours muséographique trois pilotes méconnus de la Grande Guerre. En redonnant ainsi la parole aux « anonymes » de la guerre aérienne, dont les profils apparaissent radicalement différents au travers de leur correspondance personnelle, le musée de l'Air et de l'Espace met également en lumière les représentants de trois communautés distinctes. De cette manière, l'exposition temporaire traite à la fois des « as » de la chasse, dont les exploits individuels sont instrumentalisés par la propagande de l'époque, des observateurs et instructeurs, dont les missions pourtant essentielles sont passées sous silence dans l'historiographie de la guerre aérienne, et des bombardiers, dont la prise pour cible des populations civiles fait l'objet d'un sentiment de peur et de dégoût à l'« arrière ».

B/ Développer un discours globalisant, une nécessité en 2018

Tel que nous venons de l'évoquer au travers de leurs biographies, le choix opéré par le musée de l'Air et de l'Espace de mettre au centre de sa prochaine exposition temporaire trois aviateurs de nationalités différentes autorise la tenue d'un discours globalisant, d'un point de vue géographique, afin de présenter une production « résolument européenne⁸⁸ ». En évoquant simultanément la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni, il s'agit pour la structure culturelle de rassembler les anciens belligérants, aujourd'hui unis par des sentiments de fraternité et de collaboration dans le contexte d'une Europe pacifiée. Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice, en plus d'être les trois représentants des communautés auxquelles ils se rattachaient au cours de la Grande Guerre sont, par conséquent, au centre d'enjeux mémoriels forts au sein de *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*. Leurs récits et expériences combattantes sont la trame d'une analyse comparative de la guerre aérienne selon les trois pays, sous-jacente tout au long de l'exposition. Ils donnent ainsi les clés de

⁸⁸ Cf. Annexe III.8 : Dossier de presse de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*.

compréhension au public des similitudes et des différences dans la manière d'appréhender la guerre aérienne entre 1914 et 1918, en fonction du pays impliqué.

Afin de transcrire le discours globalisé de l'exposition, développé dans les panneaux documentaires, sur la base des correspondances de nos trois aviateurs, une sélection d'objets faisant référence aux deux pays étrangers invoqués a également été opérée. S'agissant de l'Allemagne, tout d'abord, la maquette au 1/10^e de l'avion *Etrich* de type A.II permet d'évoquer les célèbres *Taube*⁸⁹, dont les représentations caricaturales dans la presse française du début du conflit sont nombreuses. Ces avions, non armés en 1914 – comme l'ensemble des aéronefs de tous les pays engagés dans la guerre – ont, néanmoins, eu un impact psychologique fort sur les populations à l'« arrière » en devenant les premiers à bombarder Paris, dès le 30 août 1914. Une autre maquette d'avion allemand, reproduction au 1/30^e du célèbre *Fokker* de type Dr.I de Manfred Von Richthofen, est également mobilisée dans la séquence relevant de la « chasse », en tant que puissant levier dans l'imaginaire collectif de la guerre aérienne entre 1914 et 1918. Viennent ensuite, deux insignes de poitrine allemands (le premier pour un pilote, le second pour un observateur), témoignant de pratiques similaires pour l'ensemble des aviateurs de la Grande Guerre, sans distinction de nationalité, dans la création d'une identité propre pour cette nouvelle arme qu'est l'aviation. Dans le domaine de l'armement, deux pièces allemandes prennent place dans l'exposition : premièrement, une bombe explosive piriforme à poignée, produite par A.-G. *Carbonit*, témoignant des premiers essais de bombardement effectués dans l'aéronautique et illustrant le type de matériel auquel Peter Falkenstein pouvait être confronté. Ensuite, une mitrailleuse *IMG 08*, produite quant à elle par les Arsenaux impériaux allemands, est placée en vis-à-vis d'un montage jumelé de mitrailleuses françaises *Lewis Mark II*. Imaginées toutes deux en 1916, ces mitrailleuses destinées à l'aéronautique militaire illustrent concrètement le développement considérable des missions de chasse à partir de la moitié du conflit. Enfin, s'agissant des collections textiles du musée de l'Air et de l'Espace, la présence d'un casque et d'une paire de bottes de vol allemands, ainsi que d'un Insigne des blessés attestent des mêmes risques et mesures de protection pris par les aviateurs allemands que par les aviateurs des armées des autres pays. De plus, une casquette d'officier allemand et une Croix de fer de seconde classe (dont Peter Falkenstein fut décoré), complètent la sélection d'objets allemands exposés. Ensuite, concernant les objets du Royaume-Uni, la présence d'une maquette au 1/10^e d'un avion anglais *Sopwith* de type F1, accompagnant celles du *Fokker* Dr.I du « Baron rouge »

⁸⁹ Surnommé *Taube* (colombe) en raison de la forme de ses ailes, l'avion *Etrich* A.II est mis en service dans les armées austro-hongroises et allemandes avant le début de la guerre.

mentionnée précédemment, et d'un Nieuport de type XI (modèle piloté par Jean Chaput), permet de mettre en confrontation trois des avions de chasse de la Première Guerre mondiale, parmi les plus emblématiques et représentatifs des armées de leur pays de rattachement. Une casquette modèle de troupe du *Royal Flying Corps*, mannequinée sur tête, et placée dans une vitrine aux côtés de deux autres mannequins portant le képi du Français Jean Chaput et une casquette d'officier allemand, humanise aux yeux du public l'évocation des trois aviateurs. Finalement, la riche banque photographique rassemblée dans le contenu scientifique de l'exposition permet la mise sur un même pied d'égalité des trois pays évoqués, ainsi que de pallier les lacunes des collections du musée de l'Air et de l'Espace. À titre d'exemple, le souhait premier dans l'évocation des aéronefs pilotés par Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice s'est porté sur l'exposition de maquettes des avions en question, en raison du manque de place dans l'espace dédié pour des avions authentiques. Les recherches ont amené à la conclusion que seuls les avions Caudron de type G.3 et G4 ainsi que Nieuport de type XI pouvaient être exposés sous forme de maquettes. Ainsi, les avions SPAD de type S.XIII (dernier modèle d'avion piloté par Jean Chaput avant sa mort), *Friedrichshaffen* de type G.III et *Royal Aircraft Factory* de type B.E.2c, respectivement pilotés par Peter Falkenstein et par Bernard C. Rice, absents de la collection de maquettes du musée, sont présentés au public grâce à des photographies d'époque conservées en son centre de documentation.

Pour conclure, Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice, ne se contentant pas d'illustrer trois manières divergentes d'appréhender la guerre aérienne et trois missions différentes dévolues aux aviateurs, sont également les représentants des trois principaux pays belligérants – et ennemis – de la Première Guerre mondiale. En développant un discours globalisant, bien loin d'une analyse vainqueurs contre vaincus, ennemis, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* s'évertue à mobiliser des témoignages et objets relevant à la fois de la guerre aérienne française, allemande et britannique afin d'en souligner les similitudes et les divergences. Se faisant, cette ultime exposition temporaire du musée de l'Air et de l'Espace réalisée dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale honore, selon les souhaits de la Mission du Centenaire et les évolutions historiographiques de ces dernières décennies au sujet de la Grande Guerre, l'ensemble des aviateurs ayant combattus et périés au cours du conflit, sans aucune distinction de nationalités.

C/ Exposer l'impact mémoriel de la guerre aérienne, cent ans après la fin des hostilités

En dernier lieu, l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, s'inscrit dans un dernier objectif mis en avant par la Mission du Centenaire et des dernières évolutions historiographiques : celui d'interroger la mémoire de la Grande Guerre au sein des populations, quelles qu'elles soient, cent ans après l'Armistice de 1918. Le musée de l'Air et de l'Espace, dans le cadre de sa précédente exposition, *Verdun, la guerre aérienne*, produite en 2016 et à laquelle nous avons consacré une partie de notre développement, avait d'ores et déjà initié ce travail de questionnement mémoriel. Or, ce-dernier n'était pas exactement de la même nature. Effectivement, il s'agissait alors d'analyser la place réservée à la guerre aérienne dans la mémoire d'une bataille de la Première Guerre mondiale en particulier, celle de Verdun en 1916. Une étude des sources d'époque, de la mémoire de la Grande Guerre produite, essentiellement par et pour les « Poilus », dans la période de l'entre-deux-guerres, et de l'historiographie plus récente, avait permis de conclure en une mise en retrait de l'impact qu'a eu l'aviation au cours de la bataille de Verdun.

En ce qui concerne la dernière exposition temporaire du musée de l'Air et de l'Espace, dernière pierre du triptyque consacré à la guerre aérienne dans le cadre des commémorations nationales du premier conflit mondial, il ne s'agit plus de questionner la mémoire produite pendant la guerre ou dans les années qui s'ensuivirent, mais d'exposer la survivance actuelle de ce pan de l'histoire européenne. Pour ce faire, la séquence conclusive de l'exposition est entièrement consacrée à cette thématique. Elle donne, par ailleurs, à voir aux visiteurs deux visions de la guerre aérienne de 1914 à 1918 selon deux regards totalement étrangers : celui de lycéens et étudiants français, allemands et britanniques, puis celui de militaires des armées de l'air des trois mêmes pays.

Tout d'abord, les visiteurs, dans le cadre de la sous-thématique « Élèves et guerre aérienne », seront amenés à découvrir deux productions réalisées, entre 2014 et 2016, par des lycéens français, anglais et allemands et par des étudiants anglais au cours de leur année scolaire / universitaire. Un premier kakémono de grande taille exposera conjointement les travaux réalisés par des élèves du lycée Saint-François de Sales de Troyes (France), un élève de la *St James' Catholic High School* de Londres (Angleterre) et des élèves du *Hans-Carossa-Gymnasium* de Berlin-Spandau (Allemagne). À partir de trois lettres écrites par Jean Chaput,

Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice⁹⁰, ces élèves ont réalisé au cours de leur année d'étude différents travaux, dont une frise chronologique rappelant trois événements de la Première Guerre mondiale ayant impactés les trois pays entre mai 1917 et mai 1918, au moment de la rédaction par nos trois protagonistes des lettres sélectionnées. Cette réalisation (voir ci-dessous) est celle qui a été sélectionnée pour être exposée dans *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* afin d'illustrer la mémoire des faits qu'on les jeunes générations actuelles et des travaux de recherches effectués dans le cadre scolaire afin d'appréhender ce premier conflit majeur du XX^e siècle.

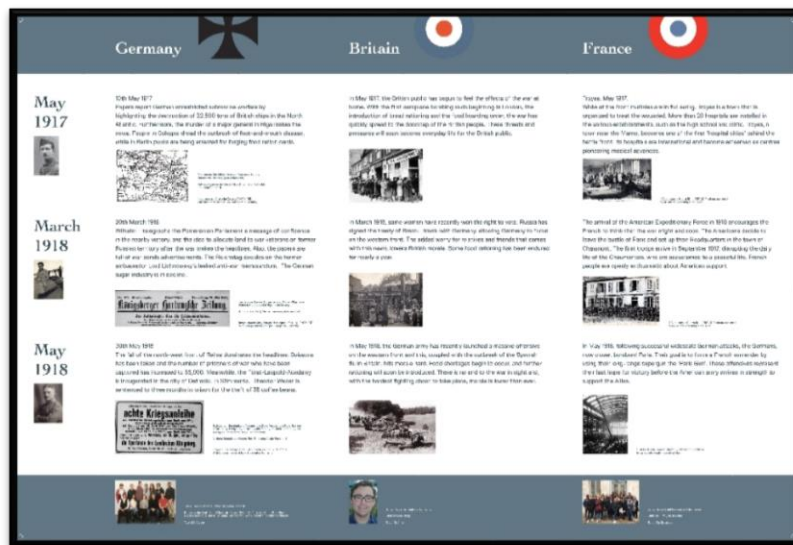


Fig. 13 : Production des lycéens français, allemands et britanniques, exposée dans le cadre de l'exposition *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*

Sur la base des trois mêmes lettres de Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard C. Rice, d'autres productions ont été réalisées et sélectionnées pour intégrer notre exposition temporaire. Il s'agit, cette fois, de très courts-métrages réalisés par des étudiants en 3^e année du *Bachelor of Arts Animation* de l'université du *Middlesex* (Angleterre). Ces-derniers, au nombre de six et ne dépassant jamais les deux minutes, ont tous été réalisés en utilisant des techniques d'animation en 2D et 3D, et illustrent les images mentales qu'ont pu se créer de jeunes gens à la lecture des correspondances de nos trois aviateurs, cent ans après leurs récits.

⁹⁰ Ces lettres sont accessibles en suivant les liens Web suivants :

- pour Jean Chaput : <http://3p1w.eu/20-03-1918/>
- pour Peter Falkenstein : <http://3p1w.eu/30-05-1918/>
- pour Bernard Curtis Rice : <http://3p1w.eu/10-05-1917-2/>

Dans une seconde partie de la séquence conclusive à l'exposition temporaire, le public est ensuite amené à appréhender la survivance des premières heures de la guerre aérienne dans les traditions des armées de l'air actuelles. Ainsi, une *interview* (durée : 2'28'') des pilotes de l'escadron de chasse ½ Cigognes témoigne de la fierté que ressentent les pilotes actuels à voler à bord d'avions arborant une cigogne peinte sur le fuselage, à l'instar de ceux pilotés par Georges Guynemer cent ans auparavant. Enfin, grâce à une collaboration avec le Service d'informations et de relations publiques des armées (SIRPA) de l'armée de l'Air française, un *patchwork* de photographies présentant des exercices militaires et opérations interarmées, menés de nos jours avec les armées de l'Air allemande et/ou britannique sera présenté. L'un des derniers éléments constitutifs de l'exposition, celui-ci prouvera qu'aux relations conflictuelles entre les trois pays, qui prévalaient au cours de la Première, puis de la Seconde Guerre mondiale, ont succédé la bonne entente et la fraternité au sein d'une Europe pacifiée.

Pour conclure notre deuxième axe consacré à la concordance de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* aux objectifs mémoriels principaux de la Mission du Centenaire en cette année 2018, nous rappellerons simplement ici qu'elle réussit pleinement ce pari en mettant en dialogue les parcours personnels des trois aviateurs de la Grande Guerre que sont Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice. En ayant pris le parti d'évoquer les expériences combattantes de trois pilotes de nationalités et aux parcours différents – un « as » de la chasse française issu d'un milieu aisé, un pilote de bombardier provenant de l'Allemagne rurale du début du siècle, et un pilote instructeur spécialisé dans les missions d'observation né à Oxford, ville industrielle anglaise marquée par l'essor de l'automobile – l'exposition tient un discours globalisant redonnant la parole aux « anonymes » de la Grande Guerre. En présentant plusieurs productions de lycéens et d'étudiants français, allemands et anglais ainsi que la persistance de la guerre aérienne entre 1914 et 1918 dans les armées de l'air actuelles, cette production temporaire répond également aux forts enjeux mémoriels du Centenaire de la Première Guerre mondiale, en cette année de commémoration de la fin du conflit.

3/ Quelles limites pour ce projet ?

Nous venons de le démontrer, l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* répond intégralement aux objectifs mémoriaux définis en

2018 par la Mission du Centenaire. Néanmoins, au-delà des nombreux points positifs, ce projet, comme toute réalisation, peut faire l'objet d'analyses relevant certaines insuffisances. Dans cet axe final de notre travail, nous exercerons notre regard critique selon deux orientations : tout d'abord, les faiblesses de production, puis, les faiblesses de forme. Pour cet ultime axe de développement, il s'agira parfois de soulever certains questionnements sans avoir la prétention d'en donner les réponses.

S'agissant du premier point, il nous faut rappeler que cette exposition temporaire est, avant tout, un événement ajouté au calendrier des manifestations culturelles du musée de l'Air et de l'Espace en raison d'un retard important pris dans les travaux de rénovation de l'aérogare historique du Bourget. Cette-dernière devait initialement rouvrir ses portes, après plus de deux ans de fermeture au public, à l'occasion du 11 novembre 2018 et des cent ans de la fin de la Première Guerre mondiale. Néanmoins, ce délai ne pouvant être tenu, il a dû être décidé, au début de l'année 2018, la production d'un événement de remplacement, dans un contexte de fortes attentes commémoratives et en réponse aux priorités définies par la tutelle du musée, à savoir la Direction des patrimoines, de la mémoire et des archives (DPMA) du ministère des Armées. Cette décision de produire l'exposition *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, prise seulement huit à dix mois avant son inauguration – alors qu'il faut en théorie de dix-huit à vingt-quatre mois pour produire une exposition temporaire d'ampleur dans les meilleures conditions – a été à l'origine de diverses problématiques organisationnelles internes. Effectivement, cet événement qui a dû être inclus dans le *planning* déjà très chargé des différentes équipes du musée, sur un cours préavis, ne faisait pas l'objet d'une priorité absolue de ces-dernières, en regard des travaux de rénovation de l'aérogare Labro (choix des œuvres et objets, écriture des textes et cartels, restaurations des collections, ...). Cette réalité, qui a fait le quotidien de notre expérience professionnelle de cinq mois au sein du musée de l'Air et de l'Espace, a pu, par moment, donner lieu à un certain sentiment d'isolement face à une tâche à accomplir relativement conséquente – en dépit du soutien constant de notre tuteur professionnel et de son implication dans l'exposition en tant que commissaire. À ces difficultés organisationnelles, il nous faut ajouter un réel problème de financement du projet. En effet, ce-dernier n'étant pas prévu initialement au budget du musée de l'Air et de l'Espace pour l'année 2018 – dont le vote se fait à la fin de l'année N-1 – il a fallu faire appel, aux premières heures de sa production, à une subvention exceptionnelle auprès de la DPMA, tutelle du musée. L'accord officiel de cette subvention étant parvenu à la Direction du musée uniquement au 15 juillet 2018, soit trois mois et demi avant le vernissage de l'exposition, il a été nécessaire,

pendant longtemps, d'envisager celle-ci comme un projet avec un financement minimal, pris sur les fonds propres de la structure. Nous le comprenons bien, cette incertitude a été à l'origine de certaines faiblesses de forme que nous exposerons après. De plus, la recherche provisoire de sources de financement alternatives, notamment auprès de mécènes⁹¹, dans la première partie de notre stage (mi-avril à mi-juillet) a pu entraîner un éparpillement des tâches à réaliser, préjudiciable au temps accordé au discours scientifique de l'exposition en lui-même.

L'insécurité budgétaire que nous venons d'évoquer a été à la source d'une première faiblesse de forme, à savoir : la contrainte de devoir réutiliser, après adaptation, un certain nombre de dispositifs de médiation, notamment audiovisuels, d'ores et déjà montrés au public lors des réalisations précédentes du musée de l'Air et de l'Espace. Ainsi, *l'interview* des pilotes actuels de l'escadron de chasse ½ Cigognes, produite et exposée dans le cadre de l'exposition temporaire *Verdun, la guerre aérienne* (2016), a été à nouveau sélectionnée pour intégrer le discours muséographique de *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* en octobre 2018. C'est également le cas des cinq films d'archives de l'Etablissement de Communication et de Production Audiovisuelle de la Défense (ECPAD) qui étaient diffusés dans une des séquences de l'exposition temporaire *La Grande Guerre des aviateurs* (2014). Enfin, les quatre visionneuses de photographies stéréoscopiques d'époque, installées tout au long du parcours de notre production temporaire, intégraient également l'exposition *Verdun, la guerre aérienne* ainsi que le parcours permanent « Les As de 14-18 » dans sa version de 2009. La nécessité de devoir recycler « l'ancien » pour en faire du « neuf » a obligé à repenser les angles d'approche de ces divers dispositifs, afin de faire preuve d'une innovation constante aux yeux des visiteurs du musée.

Deuxièmement, s'agissant de ces visiteurs du musée de l'Air et de l'Espace, il ressort de la production de l'exposition temporaire, et en dépit des expériences passées ainsi que de l'élaboration d'un plan de développement des publics⁹², que la structure peine à identifier le public auquel elle s'adresse dans ce type de projet. D'une manière assez générale, plusieurs typologies de publics potentiels ont été définies, à savoir : les touristes de mémoire francophones, habitués des thématiques historiques traitant des deux conflits mondiaux, les élèves relevant du cycle secondaire (collèges et lycées) et les touristes de mémoire anglophones, fortement présents sur le territoire national. Cette complexité à cerner son public entraîne, par

⁹¹ Cf. Annexe III.9 : Demande de mécénat pour l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*.

⁹² Cf. Annexe III.10 : Plan de développement des publics de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*.

conséquent, une véritable réflexion du musée sur le ton à adopter dans les divers supports de médiation de l'exposition.

Troisième sujet de questionnement concernant tous projets de ce type : la différence entre Histoire et Mémoire au sein des institutions culturelles et patrimoniales, et leur possible instrumentalisation, peut ici être interrogée. En effet, aucun discours n'est complètement innocent et, à titre d'exemple, nous pouvons souligner la dernière thématique évoquée dans l'exposition *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* : « Les armées de l'air actuelles ». Bien que l'évocation des exercices militaires et opérations interarmées, menés en étroite collaboration par l'armée de l'Air française avec ses homologues allemande et britannique, serve parfaitement le discours visant à rappeler les évolutions dans les relations entre trois des principaux anciens belligérants des deux conflits mondiaux, nous pouvons nous demander s'il revient bien à une structure telle que le musée de l'Air et de l'Espace d'aborder ces thématiques ? Ou si, au contraire, cette évocation ne révèle pas un certain caractère « militaro-institutionnel » des établissements patrimoniaux et culturels sous tutelle du ministère des Armées ?

Toujours concernant le discours de l'exposition, il nous faut, enfin, soulever la question de la légitimité et des compétences requises quant à l'élaboration d'un propos globalisé. Effectivement, l'une des principales ambitions de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, est d'offrir aux visiteurs un message général de la guerre aérienne selon les trois pays engagés dans la Première Guerre mondiale que sont la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni. Or, nous pouvons légitimement pointer un déficit en connaissances, au sein des équipes en charge de la production de l'exposition. Si les compétences et les connaissances nécessaires existent réellement pour la partie française concernant la guerre aérienne durant la Grande Guerre, il n'en va peut-être pas de même quant aux points de vue allemand et britannique. À ce titre, il est intéressant, ici, de mettre, à titre d'illustration, l'accent sur l'asymétrie franco-allemande quant à la portée mémorielle du premier conflit mondial. Tandis qu'en France, « les soldats de 14 représenteraient des modèles de civisme que les Français d'aujourd'hui, leurs "héritiers", se doivent de suivre dans le dépassement de soi, dans l'intérêt de la communauté nationale⁹³ », outre-Rhin, « la Première Guerre mondiale sert uniquement de repoussoir négatif, pour mieux célébrer l'évolution

⁹³ JALABERT, Laurent, MARCOWITZ, Reiner et Arndt WEINRICH (dir.), *La longue mémoire de la Grande Guerre. Regards croisés franco-allemands de 1918 à nos jours*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2017, p. 11.

politique de l'Europe en général et des relations franco-allemandes en particulier depuis 1945⁹⁴. » De l'autre côté de la Manche, la réalité est encore toute autre. Effectivement, le Royaume-Uni reste partagé quant à la mémoire de la Première Guerre mondiale. Heather Jones déclare ainsi que « pour la droite [conservatrice], il convient de célébrer la victoire de la Grande-Bretagne sur l'agresseur allemand, pour la gauche [travailleuse], la guerre fut un immense gâchis humain et inutile.⁹⁵ » Elle rappelle également que le Royaume-Uni a connu plus de pertes en soldats lors du premier conflit mondial qu'au cours du second. Par conséquent, « la perception britannique de la Première Guerre mondiale reste très concentrée sur l'expérience nationale⁹⁶ », sur le traumatisme à l'échelle d'un État, et non pas à l'échelle européenne.

En définitive, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, présente-t-elle la guerre aérienne ayant fait rage au cours de la Première Guerre mondiale selon les authentiques visions françaises, allemandes et britanniques ? Ou, présente-t-elle, en réalité, ces trois points de vue au travers du prisme culturel et mémoriel national ?

⁹⁴ *Idem*, p. 12

⁹⁵ « La perception britannique de la Grande Guerre est concentrée sur l'expérience nationale », In. *Le Monde* [en ligne], 25 février 2014.

URL : www.lemonde.fr/vu-d-ailleurs/article/2014/02/25/la-perception-britannique-de-la-grande-guerre-est-concentree-sur-l-experience-nationale_4373221_4366902.html (consulté le 01/12/18)

⁹⁶ *Idem*.

CONCLUSION

« Je reste troublé par l'inquiétant spectacle que donne
le trop de mémoire ici, le trop d'oubli ailleurs,
pour ne rien dire de l'influence des commémorations
et des abus de mémoire – et d'oubli »

Paul Ricoeur,
philosophe français, analyste au rapport au temps et à l'Histoire (1913-2005)

Tout au long de notre mémoire, nous avons tenté de répondre à plusieurs problématiques concernant le discours porté sur la figure de l'aviateur – ou devrions-nous plutôt dire des aviateurs – de la Grande Guerre, au sein des institutions culturelles et patrimoniales françaises dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale.

Pour ce faire, nous avons tout d'abord replacé notre sujet dans son contexte général en exposant la place détenue par les aviateurs de la Grande Guerre dans la mémoire de celle-ci. Notre propos nous amène à une première conclusion : les aviateurs, et plus généralement la guerre aérienne, sont globalement absents de l'histoire de la Première Guerre mondiale, produite par et pour les fantassins, les célèbres « Poilus »⁹⁷, au lendemain de l'Armistice de 1918. Néanmoins, de ces aviateurs de la Grande Guerre, quelques noms ont su traverser le siècle. Il s'agit des René Fonck, Georges Guynemer, Charles Nungesser et, outre-Rhin, Manfred Von Richthofen, en un mot, des « as ». Occultant complètement les autres catégories d'aviateurs, qu'ils soient navigants ou non, ces pilotes de chasse, aux personnalités et aux destins hors norme, continuent de faire vibrer la corde héroïque et chevaleresque qui sommeille

⁹⁷ Il est intéressant, dans cette conclusion, d'insister sur l'évolution sémantique qu'a connue le surnom de « Poilu » en lui-même. Nous l'avons vu précédemment, celui-ci apparaît lors des guerres napoléoniennes pour désigner le soldat courageux, téméraire. Entre 1914 et 1918, ce terme renvoie aux soldats de l'infanterie, dans les tranchées, qui défendent corps et âmes la terre de France, par opposition aux « embusqués ». Cent ans plus tard, il est légitime de dire que ce surnom de « Poilu » désigne, sans grande distinction, tous les soldats de l'armée française lors de la Première Guerre mondiale. Nous pouvons appuyer cette affirmation en citant le projet « 1 Jour – J Poilu » (Pour plus d'informations, cf. www.1jour1poilu.com), dont le but a été la retranscription quotidienne, par des internautes, des 1 325 290 fiches des « Morts pour la France », disponibles sur le site Web *Mémoire des Hommes*. Parmi ces fiches, se trouvaient, évidemment, celles des aviateurs tombés en service.

en chacun de nous. Une rapide analyse des productions littéraires, filmographiques et des traditions militaires de l'armée de l'Air en attestent. D'une analyse des évolutions mémorielles et historiographiques de la Grande Guerre de 1914 jusqu'aux commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, nous avons finalement pu démontrer une certaine dichotomie dans le traitement de la guerre aérienne et de la figure de l'aviateur. Effectivement, l'historiographie portant sur cette thématique peine encore, en 2018, à choisir entre s'affranchir du « mythe de l'as » pour s'ouvrir à tous les champs du possible, dans la lignée des évolutions propres à la Grande Guerre dans sa généralité, ou à s'y rattacher perpétuellement ... Néanmoins, l'historiographie de la Première Guerre mondiale ne se veut pas figée et la sphère scientifique continue de questionner la mémoire de la Première Guerre mondiale dans notre société contemporaine, tel qu'en témoigne le sixième colloque MuséoHub tenu le 23 octobre 2018, dont la thématique était « Mémoire de la Grande Guerre (1914-1918. Innover pour transmettre ». Les conclusions de ce-dernier témoignent, en 2018, d'une implication de plus en plus forte du public dans des initiatives, numériques notamment, ayant trait à la Première Guerre mondiale. Au travers de projets de grande ampleur tels que « 1 Jour – 1 Poilu », un véritable décloisonnement des thématiques et des institutions s'opère, au sein duquel le public à toute sa place et devient, lui-même, acteur du rapport entre Histoire et Mémoire.

Dans un second axe, nous avons fait le choix de nous intéresser en particulier aux parcours permanents et expositions temporaires produits par quatre institutions culturelles et patrimoniales françaises, entre 2014 et 2018, et portant sur la guerre aérienne au cours de la Première Guerre mondiale. Pour rappel, il s'agissait chronologiquement :

- des expositions temporaires :
 - *La Grande Guerre des aviateurs*, réalisée par le musée de l'Air et de l'Espace (présentée du 5 octobre 2014 au 25 janvier 2015),
 - *Verdun, la guerre aérienne*, également réalisée par le musée de l'Air et de l'Espace (présentée du 15 octobre 2016 au 29 janvier 2017),
 - *1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française*, réalisée par le Service Historique de la Défense (présentée du 28 mai au 16 septembre 2018),
 - *1918-2018 : Saint-Omer la Royal Air Force*, réalisée par le Pays d'art et d'histoire de Saint-Omer (présentée du 9 juin au 30 septembre 2018),

- *L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-1945*, réalisée par *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D (présentée du 9 juin 2018 à la fin du mois de juin 2019),
- de deux parcours permanents traitant de la guerre aérienne entre 1914 et 1918, dévoilés au public du musée de l'Air et de l'Espace en 2009 et en 2019.

Toutes ces expositions, temporaires ou permanentes, nous auront permis de mettre en confrontation les discours portés, sur une même thématique, par des institutions aussi diverses qu'un centre d'archives patrimoniales et un musée à renommée internationale, dépendant tous deux du ministère des Armées, qu'un musée spécialisé dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale ou qu'un service territorial de valorisation culturelle et patrimoniale. Grâce à ces divers objets d'analyse, nous sommes parvenus, tout au long de notre étude, à démontrer les évolutions historiographiques sur le sujet, conséquentes en dix ans, depuis l'ouverture au public de l'ancien parcours permanent « Les As de 14-18 » – dans sa dernière mouture – au musée de l'Air et de l'Espace, jusqu'aux productions de la prochaine exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18* et du futur parcours permanent de ce même musée, dont nous avons été acteur et spectateur au cours de notre dernier stage professionnel. Passant d'un propos centré sur les évolutions techniques qu'a connu l'aviation entre 1914 et 1918, ainsi que sur les batailles majeures et les grands noms de la chasse française, à un point de vue globalisé à l'échelle mondiale, redonnant la parole aux « anonymes » de la guerre aérienne et incluant les populations civiles à l'« arrière », le musée de l'Air et de l'Espace a su s'ancrer dans les transformations historiographiques récentes de la Grande Guerre, tels que définis dans les objectifs poursuivis par la Mission du Centenaire. Par ailleurs, cette institution muséale a su être la figure de proue de ces changements s'agissant du symbole de l'aviateur, comme le prouvent les expérimentations successives, déployées dans les expositions temporaires produites entre 2014 et 2018, dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale. Ce point de vue inédit sur l'aviateur, qui a filtré progressivement au sein des autres établissements culturels et patrimoniaux, tout en s'adaptant aux enjeux mémoriels propres à chacun, peut, néanmoins et à l'instar de qui était déjà pratiqué en 1916, être « instrumentalisé » pour répondre aux questionnements et aux centres d'intérêt contemporains.

Finalement, nous avons développé notre argumentation sur la dernière exposition temporaire en date au musée de l'Air et de l'Espace, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, dont la production a été l'objet principal de notre stage

professionnel au sein de la structure. Dernière réalisation constitutive d'un cycle en trois volets consacré aux aviateurs de la Grande Guerre dans le cadre des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale, il est utile de rappeler, ici, qu'elle se veut l'aboutissement d'une transition mémorielle de dix années sur cette thématique. Effectivement, celle-ci met à l'honneur les parcours personnels de trois pilotes de 1914-1918, méconnus du tout public, aux profils et aux origines géographiques et sociales distinctes. Pour rappel, il s'agit de l'« as » de l'aviation de chasse française, Jean Chaput, fils de chirurgien parisien, mort au combat à l'âge de 24 ans, du pilote de bombardier allemand, Peter Falkenstein, jeune paysan au moment de la mobilisation générale, et de Bernard Curtis Rice, observateur et pilote instructeur anglais, originaire d'une ville industrielle. En redonnant ainsi la parole aux « anonymes » de la Grande Guerre, par le biais de leurs correspondances, et en tenant un discours globalisé qui interroge la mémoire des faits, cent ans plus tard, *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, aura réussi le pari de s'ancrer dans les trois objectifs mémoriels prioritaires de notre époque, tels que définis par la Mission du Centenaire. Néanmoins, il reste que ce projet de grande qualité, comme tous les autres évoqués dans nos travaux, connaît quelques faiblesses, dont la production en un temps limité et l'entière légitimité du discours globalisé, quant aux points de vue français, allemands et britanniques au sujet de la guerre aérienne, figurent au premier rang.

Pour conclure notre travail, nous émettons le vœu que celui-ci puisse être utile, à l'avenir, à la communauté des institutions patrimoniales et culturelles et des universités.

Sur le plan de l'expérience professionnelle, le stage en responsabilité de cinq mois (avril à août 2018) effectué en tant que co-commissaire et chargé d'exposition, sous la tutelle de M. Gilles Aubagnac, Chef du Service de la conservation et adjoint au Conservateur en chef du musée de l'Air et de l'Espace, nous aura donné satisfaction pleine et entière. Ce neuvième, et probablement dernier, stage en milieu professionnel, réalisé dans le cadre de nos cinq années d'études en Histoire et en Gestion du patrimoine culturel, nous a permis d'appréhender un nouvel environnement : celui des musées dépendant de la Direction des patrimoines, de la mémoire et des archives (DPMA) et, par extension, du ministère des Armées. Effectivement, la plupart de nos stages passés, dans le milieu muséal, s'étaient déroulés dans des musées de beaux-arts ou d'ethnographie, dépendant de collectivités territoriales de petite à moyenne ampleur et employant un nombre restreint de personnels. Ce dernier stage au musée de l'Air et de l'Espace, *a contrario*, nous aura permis de changer d'échelle, en intégrant une structure à la

renommée internationale, composée de plus de cent employés. Rattaché au Service de la conservation du musée, qui regroupe à lui seul une dizaine de personnes, cette expérience professionnelle nous aura donnée à voir un nouvel aperçu de l'organisation de ce service, à vocation scientifique et au plus près des collections. Dans la continuité d'une expérience professionnelle antérieure en tant que co-commissaire et chargé d'exposition et de deux précédentes missions en lien avec des aspects de l'histoire « militaire » auprès de *La Coupole*, Centre d'Histoire et Planétarium 3D et de l'École française d'Athènes, l'aide à la production de l'exposition temporaire *Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18*, traitant des aviateurs de la Grande Guerre, aura été le principal objet de cet ultime stage. Nous en retiendrons une mise en pratique concrète des divers enseignements en matière de gestion de projets culturels et de production d'expositions temporaires reçus dans le cadre de l'année d'étude en Master 2 professionnel Patrimoine et musées, parcours Gestion du Patrimoine Culturel, ainsi qu'une consolidation des acquis antérieurs. Nous en conserverons également la fierté d'avoir œuvré, pour une part significative, à la réalisation d'un projet qualitatif d'ampleur internationale de par le travail avec des homologues allemands (*Militärhistorisches Museum der Bundeswehr*) et anglais (*Royal Air Force Museum*), concrétisé dans le cadre des dernières heures des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale. Fierté également d'avoir participé à la labélisation de ce projet, au titre du « Centenaire 14-18 », décerné par la Mission du Centenaire, et de « L'année européenne du patrimoine culturel 2018 », décerné par le ministère de la Culture. Enfin, cette période au musée de l'Air et de l'Espace nous aura permis d'acquérir de nouvelles connaissances dans un domaine de l'histoire de la Première Guerre mondiale, celui de la guerre aérienne, ainsi que de développer des compétences en coordination d'équipes et en muséographie. Pour toutes ces raisons, nous tenons à remercier, une dernière fois, toutes les personnes qui ont rendu ce stage possible et si enrichissant. Finalement, ce dernier stage en tant qu'étudiant, dont le choix initial a été pleinement réfléchi et s'intègre dans une véritable stratégie professionnelle, nous a conforté dans notre appétence pour les missions de chargé d'exposition, de commissaire d'exposition ou de chef de projet culturel. Effectivement, les compétences polyvalentes et pluridisciplinaires qu'impliquent ces différentes professions, en plus de la nécessaire curiosité et la permanente soif d'apprendre, correspondent au mieux à nos souhaits. S'agissant d'un type d'institution en particulier, notre préférence reste tournée vers les musées à taille humaine, bien que nous ne soyons pas radicalement fermé aux autres acteurs patrimoniaux et culturels, tel que le prouvent certaines de nos expériences passées. Enfin, aux côtés de ces espoirs pour notre avenir professionnel dans le domaine culturel, nous émettons le souhait de pouvoir reprendre les études

en septembre 2019, dans le cadre d'un doctorat et en vue de réaliser une thèse sur un sujet de patrimoine culturel. Volonté personnelle, ce projet pourrait également ouvrir les portes vers un statut de Professeur associé en service temporaire (PAST), rattaché à l'un des masters français préparant à la gestion du patrimoine culturel, activité pour laquelle notre intérêt est allé croissant au cours de ces deux dernières années d'études.

BIBLIOGRAPHIE

Outils de travail et de recherche

- (DE) AUER-VERAN, Francine, *Archives de l'aéronautique militaire de la Première Guerre mondiale. Répertoire détaillé de la série A (1914-1919) et guide des sources*, Vincennes, Éditions du Service Historique de la Défense, 2008, 570 pages.
- DEBERNARDY-LEPERE, Véronique et Françoise (DE) RUFFRAY (dir.), *Histoire orale, Inventaire des témoignages (1)*, Vincennes, Éditions du Service Historique de l'Armée de l'Air, 1988, 411 pages.
- (DE) RUFFRAY, Françoise et Emmanuel BREGUET, *Histoire orale, Inventaire des témoignages (2)*, Vincennes, Éditions du Service Historique de la Défense, 1993, 424 pages.

Ouvrages sur la Première Guerre mondiale

- AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane et Jean-Jacques BECKER, *Encyclopédie de la Grande Guerre*, Paris, Éditions Bayard, 2004, 1 804 pages.
- BECKER, Jean-Jacques, *La Première Guerre mondiale*, Paris, Éditions Belin, 2003, 368 pages.
- COCHET, Jean-François et Rémy PORTE, *Dictionnaire de la Grande Guerre 1914-1918*, Paris, Éditions Robert-Laffont, 2008, 1 120 pages.
- LAFON, Alexandre, *La France de la Première Guerre mondiale*, Malakoff, Éditions Armand Colin, 2016, 186 pages.
- LE NAOUR, Jean-Yves, *Dictionnaire de la Grande Guerre*, Paris, Éditions Larousse, 2008, 461 pages.
- TUBERGUE, Jean-Pierre (dir.), *Les 300 jours de Verdun*, Triel-sur-Seine, Éditions Italiques, 2015, 550 pages.

Ouvrages sur la mémoire de la Première Guerre mondiale

- JALABERT, Laurent, MARCOWITZ, Reiner et Arndt WEINRICH (dir.), *La longue mémoire de la Grande Guerre. Regards croisés franco-allemands de 1918 à nos jours*, Villeneuve-d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2017, 231 pages.
- LE NAOUR, Jean-Yves, *Le Soldat inconnu. La guerre, la mort, la mémoire*, Paris, Éditions Gallimard, 2008, 112 pages.
- RICOEUR, Pierre, *La Mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Éditions Points, 2003, 736 pages.
- VERAY, Laurent, *La Grande Guerre au cinéma, de la gloire à la mémoire*, Paris, Éditions Ramsay, 2008, 239 pages.
- « 14-18 – les leçons d'une guerre, les enjeux d'un centenaire », Paris, *Le Monde hors-série*, février – avril 2014, 97 pages.

Ouvrages sur l'aéronautique militaire

- CHANT, Christopher et Richard HUMBLE, *Histoire de la guerre aérienne de l'escadrille des Cigognes aux missiles radioguidés*, Bruxelles, Éditions Elsevier, 1976, 255 pages.
- ETEVE, Albert, *La Victoire des cocardes : l'aviation française avant et pendant la Première Guerre mondiale*, Paris, Éditions Laffont, 1970, 323 pages.
- RITTER, Hans, *La guerre aérienne*, Paris, La Documentation française, 2013, 279 pages.
- VENNESSON, Pascal, *Les chevaliers de l'air : aviation et conflits au XX^e siècle*, Paris, Presses de Sciences Po, 1997, 210 pages.
- WILLIAMSON, Murray, *Les guerres aériennes, 1914-1945*, Paris, Éditions Autrement, 1999, 224 pages.

Ouvrages sur la guerre aérienne entre 1914 et 1918

- ADER, Clément, *Les vérités sur l'utilisation de l'aviation militaire avant et pendant la guerre : une faute désastreuse, suprême leçon pour l'avenir !*, Paris, Éditions Lavauzelle, 1919, 214 pages.

- BERNARD, Michel, *La Grande Guerre vue du ciel*, Paris, Éditions Perrin, 2013, 234 pages.
- BERNARD, Philippe-Jacques, *A propos de la stratégie aérienne pendant la Première Guerre mondiale : mythes et réalités*, [sl], [sn], [sd], 13 pages.
- CROUVEZIER, Gustave, *L'Aviation pendant la guerre*, Paris, [sn], 1915, 156 pages.
- CROUVEZIER, Gustave, *La guerre aérienne : le rôle de la cinquième arme*, Paris, [sn], 1916, 65 pages.
- DELVE, Ken, *World War One in the Air : a pictorial history*, Marlborough, The Crowood Press, 1997, 192 pages.
- DOUHE (Général), *La Guerre de l'air*, Evreux, [sn], 1932, 190 pages.
- FACON, Patrick, *Arme ou Armée ? Aviation réservée ou Aviation organique ? L'Aéronautique militaire française à l'école de la Première Guerre mondiale*, [sl], [sn], 1994, 13 pages.
- FACON, Patrick, *La cocarde : de l'envol à la victoire : l'aviation militaire française pendant la guerre 1914-1918*, Paris, Éditions Le Fana de l'aviation, 2012, 130 pages.
- FERRY, Vital, *L'aviation française pendant la Première Guerre mondiale*, Paris, Éditions Histoire & Collections, 2014, 176 pages.
- HERRIS, Jack et Bob PEARSON, *Les avions de la Grande Guerre : 1914-1918*, Paris, Éditions Acropole, 2014, 192 pages.
- HUBSCHER, Ronald, *Les aviateurs au combat, 1914-1918 : entre privilèges et sacrifice*, Toulouse, Éditions Privat, 2016, 325 pages.
- JAUNEAUD, Marcel, *L'aviation militaire et la guerre aérienne*, Paris, Éditions Flammarion, 1923, 161 pages.
- JOURDAN, Philippe, *L'aéronautique militaire, 1914-1918 : traditions et héraldique*, Réalville, [sn], 2016, 117 pages.
- JULLIAN, Marcel, *La Grande bataille dans les airs : 1914-1918*, Paris, Presses de la Cité, 1967, 315 pages.
- KENNETT, Lee, *La première guerre aérienne : 1914-1918*, Paris, Economica, 2005, 248 pages.
- MARC, Bernard et Pierre ROBIN, *Aviateurs de la Grande Guerre*, Paris, Éditions Le Grand livre du moi, 2008, 220 pages.

- MORAREAU, Lucien, FEUILLOY, Robert et Jean-Louis COURTINAT, *L'aviation maritime française pendant la Grande Guerre : hydravions et avions*, Paris, Éditions de l'Association pour la recherche de documentation sur l'histoire et l'aéronautique navale, 1999, 494 pages.
- MORTANE, Jacques, *Histoire illustrée de la guerre aérienne : 1914-1918*, Paris, Édition française illustrée, [sd], 464 pages.
- NADAUD, Marcel, *En plein vol : souvenirs de guerre aérienne*, Paris, Éditions Hachette, 1916, 208 pages.
- NADAUD, Marcel, *La Guerre aérienne*, Paris, Éditions A. Michel, 1917, 246 pages.
- NICOLAOU, Stéphane (dir.), *Aviateurs dans la Grande guerre*, Paris, Éditions du musée de l'Air et de l'Espace, 1998, 134 pages.
- PACAUD, Serge, *L'aviation durant la Grande Guerre 1914-1918 : illustrée par les cartes postales et les journaux de l'époque*, Romorantin, CPE éditions, 2013, 191 pages.
- PAGÉ, Georges, *L'aviation française, 1914-1918*, Paris, Éditions Grancher, 2011, 357 pages.
- PESQUIÈS-COURBIER, Simone, *L'aéronautique militaire française pendant la guerre de 1914-1918, t. 1, 1914-1915-1916*, Orly-Aérogare, Éditions Revue Icare, 1978, 167 pages.
- PESQUIÈS-COURBIER, Simone, *L'aéronautique militaire française pendant la guerre de 1914-1918, t. 2, 1917-1918*, Orly-Aérogare, Éditions Revue Icare, 1979, 148 pages.
- STICHELBAUT, Birger et Piet CHIELENS, *La guerre vue du ciel : 1914-1918, le front en Belgique*, Bruxelles, [sn], 2013, 150 pages.
- VINCENT, Daniel, *La bataille de l'air*, Paris, Éditions Berger-Levrault, 1918, 62 pages.
- VINCENT, Daniel, *L'effort de l'aviation et de nos aviateurs*, Paris, Éditions Bloud & Gay, 1918, 30 pages.
- VINCENT, Daniel, *La Gloire de la France, l'Aviation française*, [sl], Éditions de Malherbe, 1918, 24 pages.

Ouvrages sur la chasse et les « as » de la Grande Guerre

- BOSCHMANS, Raymond, *Avec les as français : souvenirs de guerre aérienne*, Bruxelles, Éditions Dewit, 1923, 191 pages.

- BOWEN, Ezra, *Les as de l'aviation*, Amsterdam, Éditions Time-life, 1980, 192 pages.
- CHASSARD, Marc, *René Dorme et Joseph Guignet : la guerre aérienne de deux As*, Lyon, Éditions Aux arts, 2002, 232 pages.
- DUMOND, Jean-Pierre, *Le commandant de Rose, créateur de l'aviation de chasse : héros méconnu de la Grande guerre, 1876-1916*, Paris, Éditions de la Société des Écrivains, 2007, 489 pages.
- (DE) GMELINE, Patrick, *Baron rouge et Cigogne blanche : Manfred Richthofen et René Fonck*, Paris, Presses de la Cité, 2011, 509 pages.
- GRANDHOMME, Jean-Noël et Thérèse KREMPP, *Charles de Rose : le pionnier de l'aviation de chasse*, Strasbourg, Éditions La Nuée Bleue, 2003, 319 pages.
- KOECHLIN, Stéphane, *La légende du Baron rouge*, Paris, Éditions Fayard, 2008, 483 pages.
- MORTANE, Jacques, *Chasseurs de boches*, Paris, Édition française illustrée, 1917, 310 pages.
- (DE) PALMAERT, Albéric, *Au temps des as*, Rennes, Éditions Ouest-France, 2014, 209 pages.
- PERRIN, Claude, *René Fonck, 1894-1953 : as des as et visionnaire*, Paris, Éditions de l'Officine, 2002, 322 pages.
- PETIT, Jean-Jacques, *Les as de l'aviation*, Bayeux, Éditions Heimdal, 1992, 64 pages.
- PORRET, Daniel, *Les as français de la Grande Guerre*, Paris, Éditions du Centre de documentation de l'armement, 1983, 376 pages.
- WALLACE, Melville, *La Vie d'un pilote de chasse en 1914-1918*, Paris, Éditions du Chat perché, 1978, 57 pages.

Témoignages, recueils et mémoires

- CARLE, Noel, *Pilotes en guerre : recueil de nouvelles aéronautiques*, Levallois-Perret, Éditions Jean-Pierre Otelli, 2017, 132 pages.
- CHRISTIAN-FROGÉ, René et Jean FROGÉ (dir.), *1914-1918 : la Grande Guerre vécue, racontée, illustrée par les combattants, t. 2, 1917. Commandement Nivelle, commandement Pétain. 1918. Le flux, le reflux. La guerre hors de France. L'aviation. La marine. Le service de santé. Le service automobile*, Paris, Éditions A. Quillet, 1922,

421 pages.

- HEILIGENSTEIN, Auguste, *Mémoires d'un observateur-pilote, 1912-1919*, Paris, Éditions de l'Officine, 2009, 227 pages.
- LACROIX, Francy, *En plein ciel : impressions d'aviateur, sensation de vol, la guerre en avion*, Paris, Éditions Plon-Nourrit, 1918, 267 pages.
- LAUVIAT, Marcel, *Histoire et commentaires de la guerre aérienne*, [sl], [sn], 1957, 345 pages.
- RESAL, Jacques et Pierre ALLORANT, *La Grande Guerre à tire d'ailes : correspondance de deux frères dans l'aviation (1915-1918)*, Amiens, Éditions Ancre, 2014, 320 pages.
- VANIER, Raymond, *Journal d'un pilote de guerre (1914-1918)*, Carbonne, Nouvelles Éditions Loubatières, 2017, 255 pages.

Histoire orale et des représentations

- DESCAMPS, Florence, *Les sources orales de l'histoire : récits de vie, entretiens, témoignages oraux*, Rosny, Éditions Bréal, 2006, 288 pages.
- LUCBERT, Françoise et Stéphane TISON, *L'imaginaire de l'aviation pionnière : contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, 353 pages.

Articles scientifiques

- (D') ABZAC-EPEZY, Claude, « 1914-1918, l'aviation militaire française à l'épreuve de la Grande Guerre », In. *Air Actualités*, n°515, 1998, pp. 44-49.
- AUBAGNAC, Gilles, « L'escadrille *La Fayette* et les pilotes américains de la Grande Guerre : histoire, mémoire et représentations », In. *Revue de la société des amis du musée de l'Armée*, n°150, 2017, [sp].
- AUBAGNAC, Gilles, « Lyon et l'industrie aéronautique pendant la Première Guerre mondiale », In. *Pégase*, 2015, pp. 19-21.
- AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD, « L'exposition *Verdun, la guerre aérienne* au musée de l'Air et de l'Espace, 15 octobre 2016 – 29 janvier 2017 », In. *Revue de la société des amis du musée de l'Armée*, n°149, 2016, pp. 24-29.

DOURNEL, Jean-Pierre, « L'image de l'aviateur français en 1914-1918 », In. *Revue historique des armées*, n°4, 1975, pp. 58-83.

- LANGEVIN (Commandant), « La vie et la mort de Jean Chaput », In. *Revue des forces aériennes*, n° 16, 1930, p. 1273.
- PERNOT, François, « Verdun 1916 : Naissance de la chasse française », In. *Revue historique des armées*, n°203, 1996, pp. 39-52.
- PIOUFFRE, Gérard, « Les aviateurs yankees de l'escadrille La Fayette », In. *Le Monde hors-série*, février – avril 2014, pp. 36-37.
- NUVILLE (Commandant), « La mort de Chaput », In. *Revue de l'armée de l'air*, n°12, 1935, p. 1485.
- THIFFAULT, Pierre, « Les observateurs de l'air – Héros discrets de la Première Guerre mondiale », In. *Plein vol*, 2011, pp. 34-35.

Communications, conférences et colloques

- MENIER, Gaston, « L'aviation et la guerre », conférence, Paris, Conservatoire national des arts et métiers, 3 mars 1918.
- RAYNAUD, Clémence, « Combattre dans "l'arme la plus périlleuse" », conférence, Paris, musée des Arts décoratifs, 13 décembre 2017.
- RAYNAUD, Clémence et Perrine FUCHS, « Du mythe des as à la mystique de l'air : enquête sur les représentations de l'aviateur Georges Guynemer », colloque international « Tommies, Poilus, Frontschweine. Représentations artistiques de soi et de l'autre dans la Grande Guerre », Montpellier, Université Pau Valéry, 16 et 17 novembre 2017.
- *Histoire de la guerre aérienne : hommage au capitaine Georges Guynemer à l'occasion du 70^e anniversaire de sa disparition*, Vincennes, Acte du colloque international des 10 et 11 septembre 1987, Éditions du Service Historique de l'Armée de l'Air, 1988, 395 pages.

Travaux universitaires (habilitations à diriger des recherches, thèses de doctorat, mémoires de master)

- BENOIST, Odile, *Le recrutement des aviateurs français pendant la guerre 1914-1918*, Mémoire de Master 1, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1975, 85 pages.

- DESOBLIN, Jeremy, *Charles Nungesser : un aviateur, un as de la Grande Guerre*, Mémoire de Master 1, Toulouse, Université de Toulouse II – Le Mirail, 2007, 133 pages.
- FACON, Patrick, *L'armée de l'Air, une quête identitaire, 1900-1960*, Habilitation à diriger des recherches, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2000, 136 pages.
- HEDIN, Arnaud, *Les liaisons entre le sol et l'avion durant la Première Guerre mondiale : naissance et évolution*, Mémoire de Master 2, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2016, 166 pages.
- MAHIEU, Eric, *La représentation des aviateurs de la Grande Guerre : le mythe de Guynemer*, Mémoire de Master 1, Toulouse, Université de Toulouse II – Le Mirail, 2006, 204 pages.
- MAHIEU, Eric, *Le personnel de l'aviation militaire française durant la Grande Guerre*, Projet de thèse, Toulouse, Université de Toulouse II – Le Mirail.
- MAIGNIEN, Benoit, *Le mythe de l'aviateur en France : 1914-1918*, Mémoire de Master 1, Nanterre, Université Paris X Nanterre, 1992, 153 pages.
- MARILL, Jean-Marc, *1914-1918 : l'Aéronautique militaire française : naissance de la cinquième arme*, Thèse, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1985, 376 pages.
- MIGUEL, Jean-Claude, *L'aviation de Chasse française sur le front ouest : 1914-1918*, Mémoire de Master 1, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1971, 102 pages.
- VENDRIES, Victor, *Valoriser le patrimoine de la Grande Guerre : enjeux et limites du label UNESCO. Le cas des sites de mémoire des Ardennes*, Mémoire de Master 2, Paris, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2016, 108 pages.

Publications du musée de l'Air et de l'Espace

- AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *La Grande Guerre des aviateurs*, catalogue d'exposition (musée de l'Air et de l'Espace, 05 octobre 2014 – 25 janvier 2015), Paris, Livres EMCC éditions, 2014, 176 pages.

- AUBAGNAC, Gilles et Clémence RAYNAUD (dir.), *Verdun, la guerre aérienne*, catalogue d'exposition (musée de l'Air et de l'Espace, 15 octobre 2016 – 29 janvier 2017), Villers-sur-Mer, Éditions Pierre de Taillac, 2016, 216 pages.
- TILATTI, Christian (dir.), *Les trésors du musée de l'Air et de l'Espace*, Paris, Éditions le cherche midi, 2013, 301 pages.

Catalogues d'expositions temporaires (hors musée de l'Air et de l'Espace)

- CHAMPONNOIS, Sylvain et Emmanuelle MAURET, *1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française*, catalogue d'exposition (Service Historique de la Défense, 28 mai – 16 septembre 2018), Vincennes, Éditions du Service Historique de la Défense, 2018, 58 pages.
- LUCBERT, Françoise, *Avion, aviateur, aviation : cent ans de fascination, 1908-2008*, catalogue d'exposition (Musée de Tessé, 11 novembre 2008 – 22 février 2009), Le Mans, Éditions Cénomane Musées du Mans, 2008, 95 pages.
- *Vues d'en haut : la photographie aérienne pendant la guerre de 1914-1918*, catalogue d'exposition (Musée de l'Armée, 20 octobre 1988 – 31 janvier 1989), Paris, Éditions du Musée de l'Armée, 1988, 95 pages.
- *Vues parallèles : les aviateurs français et allemands de la Grande Guerre, 1914-1918*, catalogue d'exposition (Archives départementales de la Moselle, 06 janvier 1997 – 05 juillet 1997), Saint-Julien-lès-Metz, Éditions des Archives de la région de Lorraine et du département de la Moselle, 1996, 103 pages.

Productions littéraires inspirées de la guerre aérienne entre 1914 et 1918

- KESSEL, Joseph, *L'Équipage*, Paris, Éditions de la Nouvelle Revue française, 1923, 221 pages.
- KESSEL, Joseph, *Le Tour du malheur*, Paris, Éditions Gallimard, 1950, 1 600 pages.
- KRAEHN, Jean-Charles, *L'aviateur, L'envol*, t.1, Paris, Éditions Dargaud, 2016, 62 pages.
- KRAEHN, Jean-Charles, *L'aviateur, L'apprentissage*, t.2, Paris, Éditions Dargaud, 2016, 55 pages.

- KRAEHN, Jean-Charles, *L'aviateur, Les courriers du désert*, t.3, Paris, Éditions Dargaud, 2016, 53 pages.
- RÉGRIC et Jacques MARTIN, *L'aviation 1, Des origines à 1914*, Bruxelles, Éditions Casterman, 2004, 56 pages.
- RÉGRIC et Jacques MARTIN, *L'aviation 2, De 1914 à 1916*, Bruxelles, Éditions Casterman, 2005, 56 pages.
- RÉGRIC et Jacques MARTIN, *L'aviation 3, De 1917 à 1918*, Bruxelles, Éditions Casterman, 2007, 56 pages.
- VEYS, Pierre, *Baron rouge, Le Bal des Mitrailleuses*, t.1, Paris, Zéphyr Éditions, 2012, 46 pages.
- VEYS, Pierre, *Baron rouge, Pluie de Sang*, t.2, Paris, Zéphyr Éditions, 2013, 46 pages.
- VEYS, Pierre, *Baron rouge, Donjons et Dragons*, t.3, Paris, Zéphyr Éditions, 2015, 60 pages.
- WALLACE, *Le vol des anges 1, Sean*, Paris, Éditions Zéphyr BD, 2010, 55 pages.
- WALLACE, *Le vol des anges 2, Royal Flying Corps*, Paris, Éditions Zéphyr BD, 2010, 55 pages.

SITOGRAPHIE

- BOUCHERY, Dominique, « Manfred Richthofen, vie et mort du Baron rouge », 2018, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/tresors-darchives/fonds-publics/musees/manfred-von-richthofen-vie-et-mort-du-baron-rouge> (consulté le 09/07/18)
- COCHET, François, « 1918 : Le nouveau visage de la guerre », 2018, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/espace-scientifique/pays-belligerants/1918-le-nouveau-visage-de-la-guerre> (consulté le 02/09/18)
- FEUILLOY, Robert, « L'aéronautique maritime dans la Grande Guerre », 2017, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/aviation/laeronautique-maritime-dans-la-grande-guerre> (consulté le 09/07/18)
- GUITTARD, Mickaël, « Roland Garros sur tous les fronts », 2014, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/sport/roland-garros-sur-tous-les-fronts> (consulté le 09/07/18)
- JACQUOT, Sébastien et Gaël CHAREYRON, « Grande Guerre : comment la commémoration se réinvente sur TripAdvisor », 2018, *TheConversation.com* [en ligne].
URL : <http://theconversation.com/grande-guerre-comment-la-commemoration-se-reinvente-sur-tripadvisor-105249?fbclid=IwAR2IGAITAH0NixEnNAcrwoLr5L-wVPDi2uoPewwcc8LaGRInfK7OctjRjk> (consulté le 06/12/18)
- LEMAITRE, Frédéric, « Allemagne, une discrète Grande Guerre », 2013, *Le Monde Europe* [en ligne].
URL : https://www.lemonde.fr/europe/article/2013/11/04/allemande-une-discrete-grande-guerre_3507590_3214.html (consulté le 02/09/18)
- MAHIEU, Éric, « La figure de l'aviateur », 2015, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/espace-scientifique/societe/la-figure-de-laviateur> (consulté le 09/07/18)

- PETIT, Edmond et Pierre SPARACO, « Aviation – Histoire de l’aviation », [sd], In. *Encyclopedia Universalis* [en ligne].
URL : <http://www.universalis-edu.com/encyclopedie/aviation-histoire-de-l-aviation/>
(consulté le 09/07/18)
- POIROT, Thibaut, « Un 11-Novembre, de la mémoire à l’histoire », 2014, *Le Monde* [en ligne]
URL : https://www.lemonde.fr/Centenaire-14-18/article/2014/11/12/un-11-novembre-de-la-memoire-a-l-histoire_4522554_3448834.html (consulté le 02/09/18)
- PINAULT, Marie-Véronique, « 1914-1918 – Les premiers combattants du ciel », In. *Les Chemins de la Mémoire*, n°124, 2003, *Chemins de mémoire.org* [en ligne].
URL : <http://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr/1914-1918-les-premiers-combattants-du-ciel> (consulté le 12/07/18)
- (DE) RUFFRAY, Françoise, *Histoire orale. Inventaire macrothématique*, Vincennes, Éditions du Service Historique de la Défense, [sd], 89 pages, *Service Historique de la Défense.gouv.fr* [en ligne]
URL :
http://www.servicehistorique.sga.defense.gouv.fr/sites/default/files/SHDAI_INV_HISTORALE_MACROTHEMATIQUE.pdf (consulté le 12/07/18)
- SUMPF, Alexandre, « L’aviation dans la Guerre de 14-18 », [sd], *Histoire par l’image* [en ligne].
URL : <http://www.histoire-image.org/fr/etudes/aviation-guerre-14-18> (consulté le 09/07/18)
- VIGIÉ, Marc, « Enseigner et commémorer la Grande Guerre : pourquoi ? Comment ? », 2014, *Association des Professeurs d’Histoire et de Géographie* [en ligne].
URL : <https://www.aphg.fr/Enseigner-et-commemorer-la-Grande-Guerre-pourquoi-Comment> (consulté le 02/09/18)
- (VAN) YPERSELE, Laurence, « Pourquoi commémorer la Première Guerre mondiale », [sd], *Paysages et Sites de mémoire de la Grande Guerre* [en ligne].
URL : <http://www.paysages-et-sites-de-memoire.fr/pourquoi-commemorer-la-premiere-guerre-mondiale/> (consulté le 02/09/18)

- « Compiègne commémore les 100 ans de la disparition de l'aviateur Georges Guynemer », 2017, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/en-france/compiègne-commemore-les-100-ans-de-la-disparition-de-laviateur-georges-guynemer> (consulté le 09/07/18)
- « Exposition "Nissim de Camondo et la Grande Guerre" », 2017, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/expositions/exposition-nissim-de-camondo-et-la-grande-guerre> (consulté le 09/07/18)
- « Issoudun : le Centenaire de la création de l'aérodrome américain », 2017, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/en-france/centre/indre/issoudun-le-Centenaire-de-la-creation-de-laerodrome-americain> (consulté le 09/07/18)
- « L'escadrille Lafayette dans la Grande Guerre », [sd], *Chemins de Mémoire* [en ligne]
URL : <http://cheminsdememoire.gouv.fr/fr/lescadrille-la-fayette> (consulté le 09/07/18)
- « L'exposition "La Grande Guerre des aviateurs" », 2014, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/en-france/ile-de-france/seine-saint-denis/lexposition-la-grande-guerre-des-aviateurs> (consulté le 09/07/18)
- « L'exposition "Verdun, la guerre aérienne" », 2016, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/en-france/ile-de-france/paris/verdun-la-guerre-aerienne> (consulté le 09/07/18)
- « La Mission du Centenaire », 2013, *Centenaire.org* [en ligne]
URL : <http://Centenaire.org/fr/la-mission/la-mission-du-Centenaire> (consulté le 02/09/18)
- « Le Centenaire de l'Escadrille La Fayette », 2016, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/aviation/le-Centenaire-de-lescadrille-la-fayette> (consulté le 09/07/18)
- « Le label "Centenaire" », 2013, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/la-mission/le-label-Centenaire> (consulté le 02/09/18)
- « Les écrits 14-18 du lieutenant Nissim de Camondo », 2017, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/publications-recentes/les-ecrits-14-18-du-lieutenant-nissim-de-camondo> (consulté le 09/07/18)

MEDIAGRAPHIE

- VILLATOUX, Marie-Catherine, « La Grande Guerre dans les airs (1914-1918) », diaporama, *Service Historique de la Défense* [en ligne]
URL : http://cache.media.education.gouv.fr/file/Centenaire/42/4/Grande_Guerre_Aviation_444424.pdf (consulté le 09/07/18)
- « Aviation : l'héritage de 14-18 », film documentaire, *RMC Découverte*, 2017.
- « Avions de combat », film documentaire, *RMC Découverte*, 2012, *YouTube* [en ligne]
URL : <https://www.youtube.com/watch?v=hI6WCgbfKbI> (consulté le 10/07/18)
- « En images, le docu-fiction "La guerre des as" », diaporama photographique, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/aviation/diaporamas/en-images-le-docu-fiction-la-guerre-des-as> (consulté le 09/07/18)
- « Extrait de l'exposition "Les Sammies en Pays d'Issoudun" », diaporama photographique, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/expositions/diaporamas/extrait-de-lexposition-les-sammies-en-pays> (consulté le 09/07/18)
- « Du sang dans le ciel : le combat aérien », In. *World War I in colour*, film documentaire, 2003, *YouTube* [en ligne]
URL : <https://www.youtube.com/watch?v=H9SevhqJcas> (consulté le 10/07/18)
- « L'aviation de la guerre 14-18 à Verdun racontée par le Général d'Harcourt », archives, *Institut national de l'audiovisuel (INA)*, 1966, *YouTube* [en ligne]
URL : <https://www.youtube.com/watch?v=MavkfUsqJKU&index=2&list=PLc-LEiWC8kQS2snB15pWFroJO6clO0-l5> (consulté le 10/07/18)
- « L'aviation des as », In. *La Première Guerre mondiale*, film documentaire, *Columbia*, 1965, *YouTube* [en ligne]
URL : <https://www.youtube.com/watch?v=SM1i9l8McaU> (consulté le 10/07/18)

- « La Grande Guerre vue du ciel », film documentaire, *British Broadcasting Corporation (BBC)*, 2010, *Dailymotion* [en ligne].
URL : <https://www.dailymotion.com/video/x15i1xz> (consulté le 10/07/18)
- « La Guerre des As », film docu-fiction, *Indigènes*, [sd].
- « Les As 14-18 », corpus de témoignages oraux, *Chemins de mémoire.org* [en ligne]
URL : <http://www.cheminsdememoire.gouv.fr/fr/histoire/multimedia/documents-audio> (consulté le 12/07/18)
- « Les As de l'aviation française », diaporama photographique, *Centenaire.org* [en ligne].
URL : <http://Centenaire.org/fr/autour-de-la-grande-guerre/aviation/archives/les-de-laviation-francaise> (consulté le 09/07/18)
- « Verdun, la guerre aérienne », exposition virtuelle, *musée de l'Air et de l'Espace* [en ligne].
URL : <http://www.museeairespace.fr/visites-virtuelles/exposition-verdun/index.html> (consulté le 09/07/18)

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Fig. 1 : Portraits des trois plus grands « as » français : René Fonck, Georges Guynemer et Charles Nungesser	23
Fig. 2 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire 1914-1918, le ciel en guerre – l'aéronautique militaire et maritime française	33
Fig. 3 : Sélection de peintures réalisées par les Peintres Officiels de l'Air et de l'Espace, exposées dans le cadre de l'exposition 1914-1918, le ciel en guerre - l'aéronautique militaire et maritime française	37
Fig. 4 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire 1918-2018 : Saint-Omer et la Royal Air Force	39
Fig. 5 : Vue de la scénographie de la séquence « Les débuts de l'aviation de guerre britannique (1914-1918) » dans le cadre de l'exposition temporaire L'aviation britannique dans le ciel du Nord de la France. 1914-19145	44
Fig. 6 : Vue de l'ancienne scénographie du parcours permanent « Les As de 14-18 » du musée de l'Air et de l'Espace	51
Fig. 7 : Autre vue de l'ancienne scénographie du parcours permanent « Les As de 14-18 » du musée de l'Air et de l'Espace	51
Fig. 8 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire La Grande Guerre des aviateurs .	56
Fig. 9 : Vue de la scénographie de l'exposition temporaire Verdun, la guerre aérienne	61
Fig. 10 : Visuel de l'affiche retenue pour l'exposition temporaire Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18	67
Fig. 11 : Visuels de lettres écrites par Jean Chaput, Peter Falkenstein et Bernard Curtis Rice	72
Fig. 12 : Portraits de Jean Chaput, de Peter Falkenstein et de Bernard Curtis Rice	77
Fig. 13 : Production des lycéens français, allemands et britanniques, exposée dans le cadre de l'exposition Trois pilotes, Une guerre, Récits personnels d'Européens en 14-18.....	85

NOTE D'APPRECIATION DU STAGE PAR LE TUTEUR PROFESSIONNEL



MINISTÈRE DES ARMÉES

Le Bourget, le 17 September 2018

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

Note d'appréciation de stage de M. Aurélien NICOLE

Monsieur Aurélien Nicole a effectué un stage de cinq mois au musée de l'Air et de l'Espace d'avril à août 2018. Il a été placé directement auprès de l'adjoint du conservateur en chef qui avait en charge le projet de l'exposition « Trois pilotes, Une Guerre » qui ouvrira au public le 31 octobre 2018.

Monsieur Nicole s'est, d'emblée, parfaitement intégré à l'ensemble du personnel scientifique, administratif et technique du département scientifique et des collections et a su comprendre très vite les enjeux de cette exposition. Elle n'avait initialement pas été programmée et elle a été décidée, au printemps 2018, du fait du retard important pris par les travaux batimentaires de la Grande Galerie qui devait ouvrir à l'automne 2018 – au moment du centenaire de la fin de la Grande Guerre – en présentant, sur près de 2 000 m², les collections exceptionnelles du musée de l'air et de l'Espace sur cette période.

Il s'est approprié le sujet avec une certaine facilité liée à son appétence personnelle pour cette période de l'histoire, à son intérêt pour l'histoire dite « militaire » et grâce aux autres stages qu'il avait pu faire sur des thématiques voisines.

M. Nicole connaît ses atouts, ses compétences et maîtrise les connaissances historiques nécessaires pour le sujet dont il a été chargé. Il a aussi une grande honnêteté intellectuelle et une certaine humilité qui lui permettent de ne jamais agir en disant « je sais » mais au contraire, à tout moment, il sait se remettre en

**MUSÉE DE L'AIR
ET DE L'ESPACE**
Aéroport de Paris – Le Bourget,
BP 173, 93 352 LE BOURGET Cedex,
France
tél. + 33 (0)1 49 92 70 00
fax + 33 (0)1 49 92 70 95
musee@air-et-espace.fr
www.museeair-et-espace.fr




cause. Sa formation académique dans le domaine de la conception d'expositions et la rigueur de son travail ont aussi été un atout pour la réussite, certes de son stage, mais surtout de la conception et de la mise en œuvre du projet d'exposition : concept général, parcours du visiteur dans un discours historique, scénographie, choix judicieux des œuvres et des objets, écriture des cartels, etc. Pour cela, il a toujours su trouver, avec son tuteur de stage, la façon de faire progresser, de manière itérative, le projet. Sa pratique de la langue anglaise lui a permis de nouer des relations de travail rapides et efficaces avec les contacts du *Militärhistorisches Museum der Bundeswehr* de Dresde et le *Royal Air Force Museum* de Londres puisque cette exposition s'inscrit dans un projet international.

Ses diverses qualités, autant dans le domaine du savoir-être que dans celui du savoir-faire, lui ont permis d'être totalement intégré comme un des acteurs majeurs de la préparation de cette exposition

Il a su aussi répondre à diverses sollicitations parfois très éloignées du thème de son stage : rangement physique de collections, aide à des transferts de collections d'une réserve à une autre, ... Ces missions, ponctuelles, lui ont permis de voir la réalité de la vie et du travail, parfois ingrat, dans un musée.

Monsieur Aurélien Nicole a parfaitement assimilé, à la fois, les cours, la théorie et la mise en œuvre de cela dans un projet réel depuis la conception générale jusqu'aux définitions budgétaires. Il doit pouvoir, d'ores et déjà, trouver un emploi correspondant à ses capacités et à ses ambitions et progresser car il a conscience de tout ce qu'il ne sait pas encore.

La personnalité attachante et les compétences dont a fait preuve Monsieur Aurélien Nicole au musée de l'Air et de l'Espace durant ces cinq mois font que je suis prêt, demain, à travailler à nouveau avec lui.


Gilles AUBAGNAC
Adjoint du conservateur en chef
Département scientifique et des collections
Musée de l'Air et de l'Espace

RÉSUMÉ

« *Mort au champ d'honneur, à Poelkapelle [Belgique], le 11 septembre 1917. Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente... Animé de la foi la plus inébranlable dans la victoire, il lègue aux soldats français un souvenir impérissable qui exaltera l'esprit de sacrifice et provoquera les plus nobles émulations.* »

25^e et dernière citation au communiqué officiel des armées du capitaine Georges Guynemer (1894-1917), décernée à titre posthume le 16 octobre 1917.

Aujourd'hui, ce texte renvoyant à l'« as » de la Grande Guerre le plus aimé des Français de l'époque, est lu sur toutes les bases aériennes de l'armée de l'Air française, chaque 11 septembre – date de sa mort – depuis 1924. La devise personnelle du pilote, « Faire face », a par ailleurs été adoptée par l'armée de l'Air à sa création en 1933.



Réalisé dans le cadre de notre année de Master 2 professionnel Patrimoine et Musées, parcours Gestion du Patrimoine Culturel à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, ce mémoire a pour ambition d'exposer et d'analyser le discours porté en 2018 sur la figure de l'aviateur de la Grande Guerre. Principalement basé sur l'expérience d'un stage de cinq mois en tant que co-commissaire et chargé d'exposition au musée de l'Air et de l'Espace, il ne s'intéresse qu'à l'environnement circonscrit des institutions culturelles et patrimoniales françaises.

Nos travaux étudient tout d'abord la place accordée aux aviateurs dans la mémoire de la Première Guerre mondiale, produite dans l'entre-deux-guerres par et pour les fantassins, les célèbres « Poilus », ainsi que dans la mémoire collective actuelle où la figure de l'« as » prédomine largement. Ensuite, ils s'attardent sur pas moins de huit expositions temporaires et permanentes produites entre 2014 et 2018 par des établissements culturels et patrimoniaux de renom, à l'occasion des commémorations nationales du Centenaire de la Première Guerre mondiale.

D'une portée innovante, notre production s'évertue, en définitive, à mettre en lumière les différents enjeux mémoriels au cœur des propos muséographiques diffusés par les acteurs du monde culturel et patrimonial à destinations de leurs publics.