

**LES**

**ANNÉES**

**FOLLES**

**DE**

**L'AVIATION**

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

**24.10.2023 - 03.03.2024**

**MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE**

**DOSSIER DE PRESSE**

**MUSÉE  
AIR +  
ESPACE**

AÉROPORT PARIS - LE BOURGET

## SOMMAIRE

---

<b>ÉDITO</b>	<b>5</b>
<b>COMMUNIQUÉ DE PRESSE</b>	<b>6</b>
<b>PARCOURS DE L'EXPOSITION</b>	<b>8</b>
INTRODUCTION	8
I. NAISSANCE DE L'AVIATION COMMERCIALE	9
II. À LA CONQUÊTE DU MONDE : LES GRANDS RAIDS	10
III. ÉMANCIPATION, MODERNITÉ, VITESSE	11
IV. LES AVANT-GARDES ET L'AÉRONAUTIQUE	12
V. DES PILOTES ET DES MYTHES	13
VI. UN NOUVEL ART DE VOYAGER DANS LES ANNÉES 1930	14
VII. AVIATION ET PUISSANCE	15
VIII. LA MENACE AÉRIENNE	16
<b>AUTOUR DE L'EXPOSITION</b>	<b>18</b>
CATALOGUE DE L'EXPOSITION	18
LE HALL DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES	19
PROGRAMMATION CULTURELLE	20
<b>À PROPOS</b>	<b>23</b>
INSTITUTIONS PRÊTEUSES	23
GÉNÉRIQUE DE L'EXPOSITION	24
LE MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE	25
INFORMATIONS PRATIQUES	26



## ÉDITO

---

Les Années folles représentent une période de l'histoire contemporaine marquée par un nécessaire renouveau, une envie de créer, un grain de folie pour faire oublier la Première Guerre mondiale. Dans tous les arts, le sport, l'économie et les technologies, un vent de renouveau souffle. En tournant la page de la Grande Guerre, c'est un monde qui disparaît et une nouvelle société qui émerge. L'aéronautique, alors en plein essor, en est une composante incontournable, pourtant oubliée de l'historiographie de la période.

À travers notre nouvelle exposition temporaire « Les Années folles de l'aviation, l'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) », qui s'attache à éclairer sous un nouvel angle le fait aérien dans l'entre-deux-guerres, c'est cette lacune que nous avons cherché à combler. Fruit d'un travail pluridisciplinaire mené par un comité scientifique de haut vol, sous la direction des commissaires Clémence Raynaud et Julie Ulloa, l'exposition prend son essence dans les riches collections du musée dont quelques-uns des trésors ont été mis en lumière pour l'occasion – au premier rang desquels le Caudron C.714-R, fleuron du savoir-faire aéronautique français à la fin des années 1930.

Nul doute que les visiteurs s'émerveilleront à la découverte de certaines œuvres magistrales, ici rassemblées dans un parcours articulant une large typologie d'objets et dont l'affiche constitue la pierre angulaire pour témoigner de l'empreinte de l'avion sur les arts appliqués des Années folles. Le scénographe Martin Michel, le trio de graphistes Costanza Matteucci, Monika Olszak et Sylvain Raymondon ainsi que l'éclairagiste François Austerlitz ont puisé dans cette inventivité sans précédent pour proposer une belle expérience de visite. C'est ainsi que le parti pris audacieux concernant l'identité visuelle de l'exposition prend appui sur l'extraordinaire richesse de la collection d'affiches du musée. Collection dont certaines pièces ont fait l'objet d'une vaste campagne de restauration pour cet événement.

Plus qu'à une lecture linéaire de l'histoire aéronautique dans l'entre-deux-guerres, c'est donc au rôle de l'avion dans les transformations de la société des années 1920-1930 que nous avons souhaité accorder une place centrale dans l'exposition « Les Années folles de l'aviation, l'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) ». En cela, elle s'inscrit résolument dans le prolongement de la refonte du parcours permanent du musée, initiée en 2019 avec la réouverture de la Grande Galerie pour apporter un éclairage sociétal sur le fait aérien à l'époque des pionniers de l'Air et sur les mutations de l'aviation durant la Grande Guerre. Les réflexions engagées lors de la conception de l'exposition, tant sur le contenu, que sur la muséographie et la scénographie, vont nourrir le futur réaménagement du hall de l'Entre-deux-guerres.

Événement phare de l'année 2023, « Les Années folles de l'aviation, l'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) » sera le prochain temps fort de la programmation pluriannuelle d'expositions temporaires du musée, qui s'attache à présenter chaque année au public au moins une exposition majeure et une exposition mineure variant les approches d'études et les points de vue sur ses collections. C'est donc avec fierté et enthousiasme que nous vous invitons à découvrir dès le 24 octobre cette exposition passionnante, dans laquelle art et air se révèlent.

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







## LES ANNÉES FOLLES DE L'AVIATION

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

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

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

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

#### Une exposition pluridisciplinaire d'envergure

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

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



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



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

#### Les collections du musée à l'honneur

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

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

#### Commissariat général

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

#### Commissariat scientifique

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

Clémence Raynaud, conservatrice en chef du patrimoine au musée d'Orsay

#### Contact presse

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



Robert Mallet-Stevens (1886-1945)  
Aéroport du Bourget. Grand prix des avions de transports  
1922  
Affiche  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget / C. Semenov-T-C



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





## INTRODUCTION

Les Années folles et tout l'entre-deux-guerres sont marqués par une fascination pour la vitesse. À la suite du chemin de fer et de l'automobile, l'avion incarne la modernité d'une époque qui pense désormais le rapprochement des hommes à l'échelle des continents et même du monde. Devenu une arme à part entière, l'avion s'est développé de manière prodigieuse durant la Grande Guerre et apparaît dès 1919 comme le mode de transport de l'avenir. Au début des années 1920 cependant, la traversée des océans relève encore de l'exploit individuel et bien des voies aériennes restent à défricher. Dangereux et inconfortable, le transport aérien reste l'apanage de passagers argentés et intrépides.

L'entre-deux-guerres va faire de cette question un enjeu majeur. À la fin des années 1930, les promesses deviennent réalités : l'avion permet de transporter des voyageurs jusqu'au bout du monde, sur des lignes exploitées par les compagnies nationales ou privées des grandes puissances aéronautiques. Au prix de nombreuses vies, ce moyen de locomotion révolutionnaire s'est définitivement imposé dans les mentalités. Il devient progressivement un instrument de domination et de suprématie pour les grandes nations ou celles qui ambitionnent de l'être.

Entre ces deux bornes majeures pour l'aéronautique que sont les deux guerres mondiales, l'exposition s'attache à explorer la manière dont l'avion a contribué à transformer les sociétés, le regard de l'homme sur le monde et son rapport au temps et à l'espace. Une large place est faite au retentissement de cette révolution sur les arts et l'architecture et, au-delà, sur l'empreinte de l'aéronautique dans la culture visuelle et la modernité de l'entre-deux-guerres. Le parcours propose un cheminement questionnant les processus conduisant les sociétés, en quelques années, de l'espoir d'un monde sans frontières au massacre de Guernica et à la guerre.

## I. NAISSANCE DE L'AVIATION COMMERCIALE

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

### 1. Les premières compagnies aériennes

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

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

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

### 3. Les promoteurs de l'aviation

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



Ludwig Hohlwein (1874-1949)  
Deutscher Rundflug  
1925  
Affiche  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
Frédéric Cabeza

La compétition sportive promue par cette affiche, un tour aérien de l'Allemagne, fait figure d'événement aussi bien pour les aviateurs que le public, dans un contexte où l'aviation militaire reste interdite suite aux restrictions imposées par le traité de Versailles. Le prix est financé en grande partie par le quotidien berlinois Berliner Zeitung.





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

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

### 1. Abolir les frontières

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

### 2. Vaincre l'Atlantique

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



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

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

## III. ÉMANCIPATION, MODERNITÉ, VITESSE

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

### 1. La course aux records

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

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

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

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

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



Fabricant Vion  
Compas de navigation type H 120 attribué à  
Maryse Bastié  
France, vers 1935-1936  
Métal, verre, matériaux synthétiques, eau  
additionnée d'éthanol  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenoff-T-C

Ce compas aurait été confié par M. Vion à Maryse Bastié, qui jouit alors déjà d'une grande renommée, pour sa traversée Atlantique de 1936. Ce modèle est d'autant plus précieux qu'il n'existe alors qu'en deux exemplaires, l'autre ayant été confié à Maurice Rossi. Il s'agit donc d'un témoignage de la confiance placée en l'aviatrice et d'une excellente retombée publicitaire pour la firme Vion.





## IV. LES AVANT-GARDES ET L'AÉRONAUTIQUE

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

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

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



Cellule de l'avion Caudron C.714-R sans train d'atterrissage ni moteur  
Issy-les-Moulineaux, 1938-1939  
Structure en bois de hêtre, bouleau, spruce et limbo assemblés et collés, carénage et capots en magnésium chaudronné et duralumin rivetés et vissés, peinture refaite  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget / C. Semenoff-T-C

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

### 2. L'aéronautique, un laboratoire de formes nouvelles

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

## V. DES PILOTES ET DES MYTHES

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

### 1. Le corps à l'épreuve

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



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

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

### 2. Le mythe de l'aviateur

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

### 3. Jean Mermoz

Jean Mermoz (1901-1936), figure emblématique des équipages de l'Aéropostale, puis chef pilote de la compagnie Air France, apparaît de son vivant comme une légende. Sa disparition dans l'Atlantique Sud fait de celui que l'on surnomme « l'Archange » un sujet largement décliné dans les arts et la culture. L'engagement dans les Croix-de-Feu, un mouvement de la droite conservatrice, nationaliste et antiparlementaire, constitue une autre facette du personnage.



Lucien Gibert (1904-1988)  
Buste de Jean Mermoz  
Fin des années 1930  
Bronze patiné  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget / Vincent Pandellé





## VI. UN NOUVEL ART DE VOYAGER DANS LES ANNÉES 1930

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

### 1. Le développement du transport de passagers

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

### 2. L'expérience du vol

Les avions de ligne sont rarement confortables avant le milieu des années 1930. Les conditions de voyage s'améliorent grâce à la réduction du bruit, des vibrations et à l'adoption d'une ventilation efficace. Les choix décoratifs participent à la réduction du stress des passagers. Ces derniers sont accompagnés par un barman en Europe, tandis qu'outre-Atlantique, les compagnies aériennes emploient des hôtesses.



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

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

## VII. AVIATION ET PUISSANCE

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

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

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

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

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

### 3. L'avion, métaphore du pouvoir

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



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

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



## VIII. LA MENACE AÉRIENNE

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

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

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



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

### 2. Le bombardement des villes : la menace devient réalité

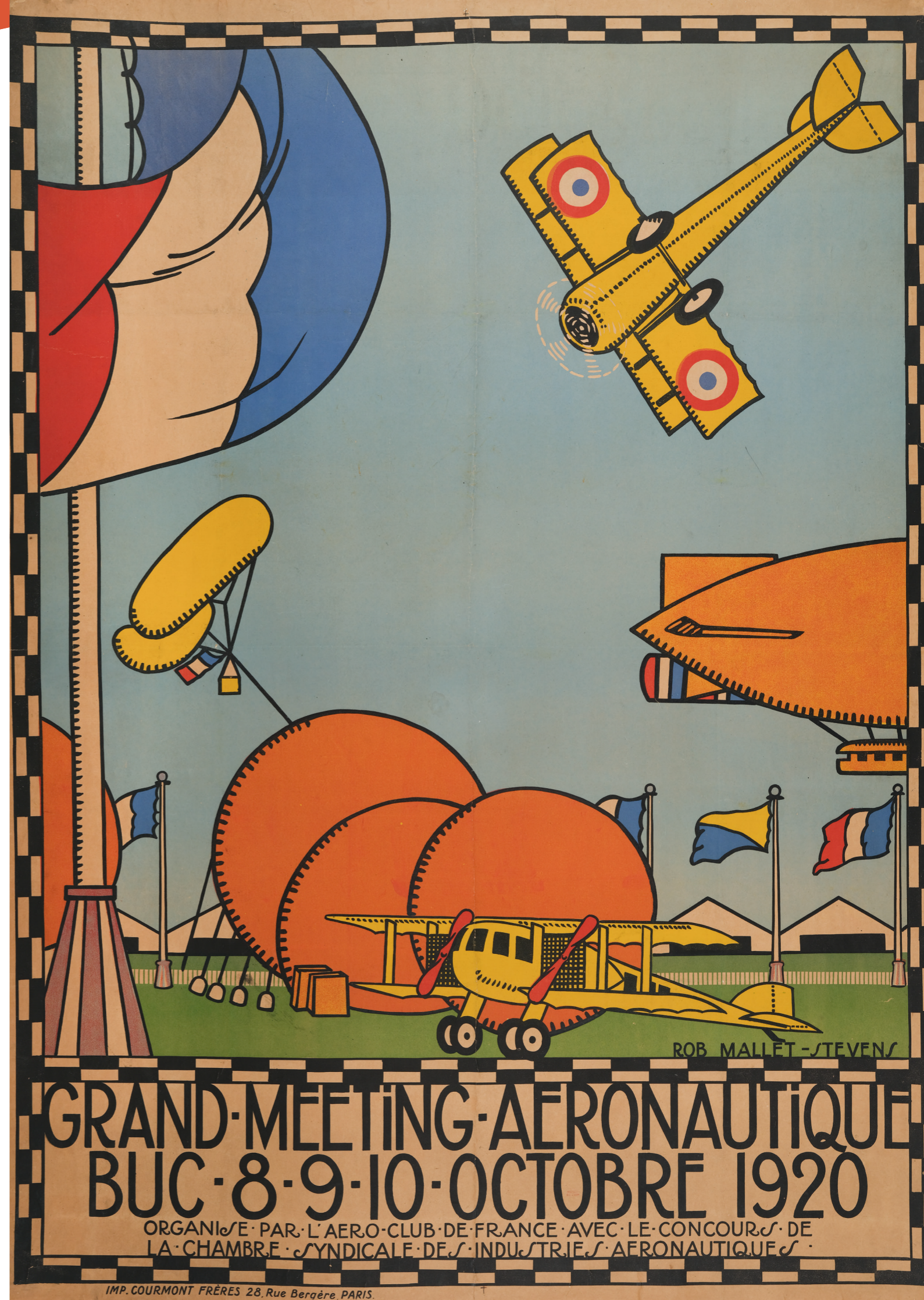
Le souvenir des bombardements de la Grande Guerre alimente les peurs. Le principal danger perçu porte sur des gaz largués depuis des avions, entraînant l'organisation d'exercices à destination des populations urbaines. Au mois d'avril 1937, cette anticipation se heurte à une autre réalité : ce sont des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

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

### 3. La marche vers la guerre

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

Ci-contre :  
Robert Mallet-Stevens (1886-1945)  
Grand meeting aéronautique de Buc  
1920  
Affiche  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget /  
C. Semenov-T-C





## CATALOGUE DE L'EXPOSITION

L'histoire de l'aviation pendant les Années folles constitue un vaste champ d'étude qu'une seule exposition ne peut appréhender dans toute son étendue. En France, ce domaine a été particulièrement marqué par les travaux de l'économiste Emmanuel Chadeau (1956-2000), dont les ouvrages sur l'industrie aéronautique, Georges Latécoère et l'aviateur Jean Mermoz sont devenus incontournables. Cependant, l'impact de l'aviation sur les peuples et les cultures, l'histoire des rêves et des terreurs qu'elle a suscitées ont été relativement peu traités et encore moins exposés.

Entre ces deux bornes majeures pour l'aéronautique que sont les deux guerres mondiales, l'exposition « Les Années folles de l'aviation, l'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) » s'attache ainsi davantage à explorer la manière dont l'avion a contribué à transformer les sociétés, le regard de l'homme sur le monde et son rapport au temps et à l'espace. De ce point de vue, l'exposition et l'ouvrage qui l'accompagne, publié aux éditions Liénart, se veulent moins une contribution à l'histoire de l'aviation qu'à celle de ses représentations et, plus largement, à une histoire culturelle de l'entre-deux-guerres. Dans la voie ouverte par Christof Asendorf, il était nécessaire d'interroger le retentissement de cette révolution sur les arts et l'architecture et, au-delà, sur la place de l'aéronautique dans la culture visuelle et la modernité de l'entre-deux-guerres.

S'inscrivant dans une histoire sociale, culturelle et anthropologique du fait aérien, le parti pris imposait une approche pluridisciplinaire, couvrant un vaste champ. L'exploration du sujet sous des angles diversifiés s'appuie sur les expertises d'un comité scientifique international relevant de spécialités complémentaires (histoire, histoire de l'art et de l'architecture, urbanisme, histoire des techniques, sociologie et anthropologie). Ces essais académiques sont complétés par les apports des responsables de collection du musée de l'Air et de l'Espace et leur connaissances des objets exposés.

### Informations pratiques

- Format : 23x29 cm
- Nombre de pages : 216 pages intérieures
- Nombre d'illustrations : 145 illustrations quadri et 85 figures/vignettes
- Prix de vente public : 30 EUR
- Éditions Liénart / ISBN : 9782359064032
- Distribution : Sodis



Catalogue de l'exposition « Les Années folles de l'aviation. L'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) »

## LE HALL DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Le hall de l'Entre-deux-guerres, intégré au parcours permanent du musée, relie les deux espaces d'exposition temporaire. Le visiteur assidu pourra y approfondir sa visite. Les objets techniques présentés dans ce hall sont regroupés en 5 plateaux thématiques : traversées transatlantiques, aviation commerciale, aviation légère et sportive, aviation militaire, aérostation. Une signalétique en miroir permet de signaler les objets qui entretiennent un rapport étroit entre eux, qu'ils se situent dans l'exposition « Les Années folles de l'aviation, l'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) » ou dans le hall permanent. C'est ainsi que la tentative malheureuse menée par l'équipage de l'Oiseau blanc de traversée de l'Atlantique sans escale entre Paris et New York (7-8 mai 1927) est évoquée dans les deux espaces selon une approche complémentaire.

### Œuvres phares à découvrir en regard de l'exposition

#### Le fuselage du Farman Goliath

Le 8 février 1919, le premier Farman F.60 Goliath piloté par Lucien Bossoutrot décolle de l'aérodrome de Toussus-le-Noble à destination de Kenley, près de Londres. Il inaugure ainsi le début de l'aviation commerciale dédiée transport de passagers. Les Goliath, surnommés « aérobus », deviennent célèbres pour leur taille exceptionnelle, leurs records d'altitude et de distance, leur clientèle fortunée. Le fuselage du musée est unique au monde.



Hall de l'Entre-deux-guerres  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget / Tania Rieu

#### Le train d'atterrissage de l'Oiseau blanc

Tous deux pilotes durant la Première Guerre mondiale, Charles Nungesser et François Coli poursuivent ensuite dans l'aéronautique civile. Leur objectif, à bord de l'Oiseau blanc, est de réaliser le premier raid aérien sans escale Paris-New York. Ils disparaissent au-dessus de l'Atlantique et n'arrivent jamais à destination. Le train, largué au décollage au-dessus de Gonesse, est le seul élément de l'avion conservé.



Le train d'atterrissage de l'Oiseau blanc  
© Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget / Alexandre Fernandes

#### Le Point d'Interrogation

Le Super Bidon Point d'Interrogation fait partie, en 1928, d'une série de cinq avions Breguet 19 conçus pour réaliser différents raids de longue distance. Celui-ci, destiné au raid Paris-New York, est le plus imposant tant par sa taille que ses réservoirs d'essence supplémentaires. Pour la traversée, il est doté également de vivres, d'un canot de sauvetage et de deux parachutes.



Le Point d'Interrogation  
© Monde et caméra / Coll. Musée de l'Air et de l'Espace - Paris-Le Bourget MC 14576





## PROGRAMMATION CULTURELLE

### Ciné-concert « Années folles » le 25 novembre 2023, de 17h30 à 23h00

En marge de l'exposition « Les Années folles de l'aviation. L'aéronautique au cœur de la modernité (1919-1939) », le musée de l'Air et de l'Espace conviera les visiteurs à remonter le temps le 25 novembre dans le décor prestigieux de la Salle des Huit Colonnes, hall d'accueil de l'aérogare historique du Bourget, et son emblématique architecture Art déco. Un événement inédit proposera ainsi de plonger dans l'atmosphère effervescente et le faste jazzy du début des années 1920.

En point d'orgue, un ciné-concert vous emmènera à la découverte de classiques du cinéma muet en lien avec la thématique aéronautique. Les visiteurs embarqueront d'abord dans un voyage surprenant en direction du cercle arctique aux côtés des passagers de l'aérobis de Georges Méliès, dans son film *À la conquête du pôle*, sorti en 1912. Puis ils suivront Buster Keaton, personnage emblématique du cinéma hollywoodien des *Roaring Twenties*, dans les péripéties aériennes de son court-métrage *Balloonatic* (1923). Les projections se termineront par un petit clin d'œil aux compétitions aéronautiques du début du siècle par un certain... Walt Disney !

Tout au long de la soirée, vous pourrez faire l'expérience des *speakeasies* – ces bars clandestins américains à l'époque de la Prohibition – et de leur ambiance feutrée, grâce à un bar éphémère et ses cocktails, avec ou sans alcool, résolument Années folles !

#### Informations pratiques

- Horaires : de 17h30 à 23h00. Dernier accès : 20h00.
- Visites « flash » de l'exposition proposées en amont des projections
- Ciné-concert faisant intervenir en live un orchestre qui interprètera les musiques des films suivants : *À la conquête du pôle* (1912), Georges Méliès (30 min) et *Balloonatic* (1923), Buster Keaton (20 min)
- Un cocktail sera offert au bar « Années folles »
- Réservation préalable en ligne obligatoire
- Tarif : 16 EUR, gratuit pour les -26 ans

### Séance de planétarium « Naviguez aux étoiles »

À l'image de la Marine, les navigateurs aériens de l'entre-deux-guerres ont utilisé les étoiles pour s'orienter. Les spectateurs découvriront comment ils procédaient, à travers un vol sur les routes de l'Aéropostale vers Santiago du Chili, et à la découverte des grands raids.

#### Informations pratiques

- Grand public, à partir de 8 ans
- Les mercredis, week-ends et jours de vacances scolaires de la zone C
- Durée : 30 min
- Programmation détaillée et tarifs sur le site : <https://www.museeairespace.fr/a-voir-a-faire/activites/planetarium/>

### Découverte ludique de l'exposition « Les Années folles de l'aviation »

Accompagnées par Héli la chauve-souris, les familles sont invitées à parcourir l'exposition. À travers 25 cartels, les enfants explorent et jouent avec Héli. Une nouvelle façon d'apprendre en s'amusant pour petits et grands !

#### Informations pratiques

- Grand public
- Parcours permanent sur toute la durée de l'exposition

### ACTIONS PÉDAGOGIQUES ET CULTURELLES

Les activités ci-dessous sont proposées en supplément du billet d'entrée au musée et à l'exposition. Certaines d'entre elles sont réservées aux groupes scolaires et peuvent nécessiter une réservation préalable.

Tarifs disponibles sur le site du musée à partir du 7 novembre.

### Visite guidée « Art & air »

Cette visite montre les liens entre l'histoire de l'aéronautique et l'histoire de l'art. En explorant des incontournables du musée et l'exposition « Les Années folles de l'aviation », les visiteurs sont plongés dans une découverte artistique des collections. De l'architecture de l'aérogare Labro aux premières réflexions sur le vol, de la fascination des nouvelles perspectives que permettent les ballons aux photographies aériennes contemporaines, des avions comme médiums artistiques aux objets qu'ils inspirent, les visiteurs prendront de la hauteur sur les collections techniques du musée de l'Air et de l'Espace.

#### Informations pratiques

- Grand public, à partir de 10 ans
- Durée : 1 h 30 min
- La visite guidée « Art & air » est également proposée aux groupes scolaires du cycle 3, du collège et du lycée dans une version adaptée, sur réservation.

### Atelier aérodynamique

Comment vole un avion, quelles sont les forces qui le maintiennent en l'air, à quoi servent les gouvernes ? Le public pourra découvrir et expérimenter à l'aide de la soufflerie. Portance, traînée et autres éléments d'aérodynamique seront exposés durant cet atelier.



#### Informations pratiques

- Groupes scolaires uniquement
- Niveau : à partir de la quatrième et BIA
- Durée : 1 h

#### Visite guidée « Entre-deux-guerres »

Cette visite guidée retrace l'évolution de l'aviation durant l'entre-deux-guerres avec la naissance de l'aviation civile, de l'aviation sportive, l'épopée des grands raids et de l'histoire de l'aéroport du Bourget à travers les collections du hall de l'Entre-deux-guerres et l'exposition.

#### Informations pratiques

- Groupes scolaires uniquement
- Niveau : cycles 2, 3, collège et lycée
- Durée : 1 h

#### Visite guidée « L'art vu du ciel »

Les visiteurs seront emportés dans un univers fascinant où l'aviation et l'art se mêlent pour donner vie à des œuvres uniques. Ils découvriront l'inspiration qu'a suscitée l'aviation chez les artistes de l'époque à travers des perspectives aériennes saisissantes, telles que les représentations de la Tour Eiffel par Robert Delaunay. Après la visite, les participants sont invités à exprimer leur créativité autour d'un atelier où ils pourront imaginer leur propre paysage aérien en utilisant des formes et des couleurs vibrantes, à la manière des peintres cubistes ou futuristes. Cette activité est adaptée aux différents niveaux scolaires, permettant à chacun de participer pleinement à l'atelier artistique et de repartir avec sa propre création.

#### Informations pratiques

- Groupes scolaires uniquement
- Niveau : cycles 1, 2, 3 et collège (jusqu'à la 4<sup>e</sup>)
- Durée : 1 h

## INSTITUTIONS PRÊTEUSES

---

### FRANCE

- Paris, Archives nationales
- Paris, Centre Pompidou, Musée national d'art moderne, Centre de création industrielle
- Paris, Collection Louis Vuitton
- Paris, Mobilier national
- Paris, Musée Air France
- Paris, Musée des Arts Décoratifs
- Boulogne, Musée départemental Albert-Kahn
- Grasse, Musée International de la Parfumerie

### ALLEMAGNE

- Weil-am-Rhein, Vitra Design Museum

### ITALIE

- Milan, Museo del Novecento



## GÉNÉRIQUE DE L'EXPOSITION

### Commissariat général

Prof. Anne-Catherine Robert-Hauglustaine, Directrice du musée de l'Air et de l'Espace

### Commissariat scientifique

Clémence Raynaud, Conservatrice en chef du patrimoine, musée d'Orsay et Julie Ulloa, Conservatrice du patrimoine, responsable du département des collections artistiques et anthropologiques, musée de l'Air et de l'Espace

### Conseil scientifique

Sous la présidence de : Paul Jankowski, Professeur émérite d'histoire Université Brandeis

### Membres :

Damien Accoulon, Attaché temporaire d'enseignement et de recherche à l'Université d'Orléans

Olivier Cinqualbre, Architecte, conservateur honoraire, Musée national d'art moderne – Centre de création industrielle – Centre Pompidou, Paris

Luc Robène, Professeur d'histoire contemporaine, université de Bordeaux

Nathalie Roseau, Professeur à l'Ecole des Ponts Paris Tech

Françoise Thébaud, Professeure émérite d'histoire contemporaine de l'université d'Avignon

Marie Thebaud-Sorger, Chargée de recherche CNRS, Centre Alexandre-Koyré, Paris

### Coordination de l'exposition

Bethsabée Goudal, Chargée de production des expositions, assistée d'Elia Coulot et d'Axelle Noël

### Régie de l'exposition

Olivier Fiquet et Fabrice Noyé

### Régie des collections

Agnès Mirambet-Paris, Chloé Solé, Kevin Milnik et Déborah Bouchet

### Scénographie

Martin Michel

### Graphisme

Costanza Matteucci, Sylvain Reymondon et Monika Olszak

### Conception Lumière

François Austerlitz

### Mannequinage

Chloé Barle, Claire Chalons et Mylène Ducharme

### Soclage

Aïnu et le pôle expositions du musée de l'Air et de l'Espace

### Aménagement

Stand Expo Déco

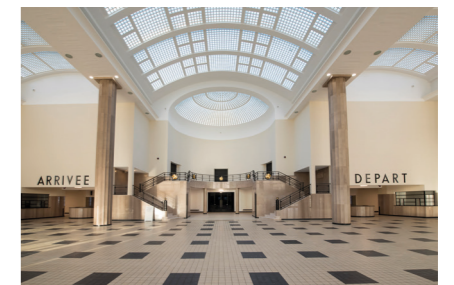
## LE MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Le musée de l'Air et de l'Espace est l'un des premiers musées aéronautiques et spatiaux du monde, par son ancienneté et la richesse de ses collections. Fondé en 1919, il présente un ensemble historique exceptionnel dans les trois domaines du vol : l'aérostation, l'aviation et l'espace. À travers ses riches collections, le musée de l'Air et de l'Espace retrace l'aventure humaine des pionniers de la 3<sup>e</sup> dimension. Il est aujourd'hui labellisé « Musée de France », sous tutelle du ministère des Armées.

Situé sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires européen, le musée de l'Air et de l'Espace est également un musée de site et un lieu vivant, en prise directe avec l'aéronautique contemporaine. Sur ce lieu mythique, berceau de l'aviation mondiale et théâtre de nombreux exploits, il propose au visiteur qui parcourt son tarmac, ses halls et ses galeries, de vivre une véritable expérience à travers l'histoire de la conquête aérospatiale.



Vue sur le Tarmac du musée de l'Air et de l'Espace  
© Musée de l'Air et de l'Espace – Aéroport Paris-Le Bourget / Vincent Pandellé



Salle des huit colonnes  
© Musée de l'Air et de l'Espace – Aéroport Paris-Le Bourget / Vincent Pandellé



## INFORMATIONS PRATIQUES

---

### Musée de l'Air et de l'Espace

Aéroport de Paris – Le Bourget  
3, esplanade de l'Air et de l'Espace | 93350 Le Bourget

### Jours et horaires d'ouverture

Le musée est ouvert toute l'année, du mardi au dimanche de 10h00 à 17h00 du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars et de 10h00 à 18h00 du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre. Fermeture le 1<sup>er</sup> janvier et le 25 décembre.

### Droits d'entrée

Entrée musée : 16€ - Gratuit pour les moins de 26 ans (hors accès aux avions). Le billet d'entrée au musée donne accès à l'exposition temporaire. Gratuit le premier dimanche du mois.

### Suivre l'actualité du musée en ligne ...

Pour plus de précisions sur les événements, rendez-vous sur notre site internet : [www.museeairespace.fr](http://www.museeairespace.fr).

### ... Et sur les réseaux sociaux avec #ExpoAnneesFolles



@museedelairtdelespace



@MuseeAirEspace



@museeairespace



@MuseeAirEspaceParis



Musée de l'Air et de l'Espace - Le Bourget

### Contact presse

#### Agence Alambret Communication

Louise Comelli

louise@alambret.com - 01 48 87 70 77

#### Musée de l'Air et de l'Espace

Direction de la Communication et du Numérique

presse@museeairespace.fr - 06 43 17 41 21



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

[www.museeairespace.fr](http://www.museeairespace.fr)