

RESTAURER LES AVIONS DE MUSÉE

Dossier de communication

Exposition

DU 29 AVRIL
AU 31 JUILLET 2016

www.museeairespace.fr



PRESENTATION

Restaurer les avions de musée - Fiche technique

Exposition temporaire gratuite

Dates : du 29 avril après-midi au 31 juillet 2016.

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

Public : Tout public ; s'adresse également à un public spécialiste.

Commissariat : **Laurent Rabier**, responsable de la collection d'aéronefs, musée de l'Air et de l'Espace.
Arnaud Mars, restaurateur du patrimoine, musée de l'Air et de l'Espace.

Le musée de l'Air et de l'Espace

Fondé en 1919, le musée de l'Air et de l'Espace est situé sur l'aéroport de Paris-Le Bourget, premier aéroport d'affaires d'Europe. C'est l'un des premiers musées de culture aéronautique au monde. Il conserve une collection très composite constituée d'objets d'art, de peintures, dessins, estampes, affiches, photographies, collections textiles, maquettes, moteurs, équipements techniques et, naturellement, de ballons, objets spatiaux et aéronefs. Ces derniers illustrent l'histoire de l'aviation, des tout premiers planeurs de la fin du XIX^e siècle au Concorde, en passant par le Breguet 19 TR *Super Bidon* baptisé *Point d'interrogation*, qui réalisa le premier vol Le Bourget-New York en 1930.

Depuis septembre 2010, le musée de l'Air et de l'Espace est dirigé par Catherine Maunoury, double championne du monde de voltige aérienne. Il accueille chaque année près de 230 000 visiteurs, acquiert régulièrement des objets et propose une programmation culturelle variée, des animations destinées à tous les publics, des locations d'espace, des tournages, etc.





CONTEXTE

La pratique des musées conservant des objets dits techniques a parfois tendance à assimiler « restauration » avec « remise à neuf ». Cette approche très interventionniste résulte sans doute autant de la sociologie de ces institutions que d'une certaine confusion avec les pratiques des collections privées, aggravée par la place mineure longtemps assignée, dans le domaine culturel, à ce patrimoine hors-normes. Toutefois, en parallèle de ce courant général, des exemples de restaurations d'avions de musée soucieuses de la déontologie de la conservation-restauration se font régulièrement jour. Sans occulter les spécificités des collections techniques par rapport à un patrimoine plus traditionnel, elles témoignent d'un souci de l'authenticité et d'un respect de l'objet collecté, reçu et à transmettre. Elles illustrent finalement qu'au-delà des différences pouvant exister entre la restauration d'objets dissemblables, la méthodologie de la restauration patrimoniale d'une automobile ou d'un avion, avec ses limites et ses compromis, n'est pas fondamentalement éloignée de celle d'une œuvre d'art.



Collage fil à fil d'une pièce de toile au cours de la restauration du Lillienthal modèle 1895.

Établie au sein du Hall de l'Entre-deux guerres du musée de l'Air et de l'Espace, cette exposition s'appuie sur des objets des collections, une large sélection de documents et une approche volontairement vulgarisatrice.



Restauration du Concorde Prototype



APPROCHE

Peinture, sculpture ou avion : une déontologie unique pour tous les objets

Les avions du musée de l'Air et de l'Espace sont des biens culturels ressortissant du patrimoine national. À ce titre et à l'image d'autres types de collections muséales, ils sont conservés sous la responsabilité d'un personnel scientifique qualifié dont l'activité est régie par le Code du Patrimoine. La première séquence de l'exposition expose brièvement les dimensions déontologiques de ce texte et aborde la manière dont elles dialoguent, dans les musées conservant des collections dites techniques comme les avions, avec les pratiques réelles de restauration.



Dégagement des repeints du musée appliqués sur l'avion Yak 3.



Petite trappe déposée du YAK 3

Chaque restauration est un cas particulier

Les motifs qui conduisent un musée à acquérir un objet, l'histoire de cet objet, son état, le projet auquel on le destine, font de chaque bien patrimonial à l'inventaire un cas particulier. Dès lors, un projet de restauration le concernant ne peut résulter que d'une approche bien spécifique. C'est ce qu'illustre la seconde séquence de l'exposition.

Comment une même méthodologie aboutit à deux restaurations opposées

Le caractère singulier de chaque projet de restauration est illustré dans une troisième partie à travers l'étude de deux restaurations récentes, diamétralement opposées en termes de degré d'intervention : le Morane-Saulnier Al et le Dewoitine D.530 du musée de l'Air et de l'Espace.

En s'appuyant sur l'étude préalable à chacune de ces interventions, la méthodologie de la prise de décision est illustrée de manière concrète et argumentée. Par le biais d'une série d'exemples, sont abordées les grandes étapes de chacune de ces deux restaurations à travers les questionnements auxquels elles ont donné lieu, par exemple :

Faut-il traiter la corrosion du fuselage du Morane Al au prix de la suppression des couches de peintures originales ?

Comment interpréter certaines altérations du Dewoitine ? Marques d'usage ou accidents ? Et en fonction de la réponse, faut-il les conserver ou les supprimer ?

Doit-on conserver la couche de peinture « moderne » appliquée par-dessus l'entoilage du Dewoitine D.530 ou faut-il la retirer pour révéler la polychromie originale ?



Le Dewoitine D.530 n°6 de Marcel Doret : intervention minimale

Exposé depuis janvier 2014, cet avion unique, complet et très proche de son état d'origine présente une forte authenticité et une importante valeur documentaire. Afin de les conserver et de révéler l'aspect original de l'appareil, le musée a choisi de limiter l'intervention à un dégrasage, associé à une approche curative de la corrosion et à une restauration de la toile.

Le Morane-Saulnier AI n° 2283 d'Alfred Fronval : un chantier majeur de dérestauration

Cet avion historique, aux commandes duquel Alfred Fronval remporte, en 1927, le Concours international de virtuosité aérienne de Zurich, est sorti des réserves du musée de l'Air et de l'Espace en 2013. Il présente alors un état très préoccupant : altéré, fortement corrodé et déformé sous l'effet des tensions générées par un entoilage inadapté, il est en outre incomplet et très éloigné de sa dernière configuration originale connue (1927-1928). La mauvaise conservation de cet avion et les remaniements dont il a fait l'objet à l'issue de sa phase d'usage ont conduit le musée à opter pour une intervention majeure, diamétralement opposée à celle qui a prévalu pour le Dewoitine D.530. Elle a visé à mettre l'objet hors de danger par le rétablissement de l'état historique documenté de 1927-1928.





MEDIATION

L'exposition s'enrichit de plusieurs dispositifs de médiation.

Un livret pédagogique

Conçu à l'attention des jeunes visiteurs et de leurs accompagnateurs adultes, il présente pourquoi il est essentiel de conserver le patrimoine des musées et aborde de manière ludique les questions majeures que pose la restauration d'avions de musée. C'est l'occasion d'évoquer les règles et les contraintes de cette pratique, mais aussi l'importance de retrouver et conserver d'anciens savoir-faire.

Un lexique

Pour le visiteur souhaitant approfondir sa visite, un lexique réalisé par les commissaires de l'exposition explicite les termes techniques de la restauration des avions de musée.

Des vidéos

Diffusées lors de l'exposition mais également disponibles en ligne, ces deux vidéos présentent la restauration des avions phares de l'exposition, le Dewoitine D.530 et le Morane-Saulnier AI, sous forme de dialogue entre conservation et restauration.

Toutes ces ressources seront disponibles en ligne sur une page dédiée à l'exposition.

Des visites guidées seront également proposées.



Restauration du YAK3



ENTRE-DEUX GUERRES

À l'issue de l'exposition *Restaurer les avions de musée*, le Dewoitine D.530 et le Morane-Saulnier AI seront exposés de manière permanente dans le hall du musée consacré à la période 1919-1939, le Hall de l'Entre-deux guerres. Ces deux avions illustrent en effet la naissance de la voltige en tant que discipline sportive, haute école de l'aviation, à partir de la fin des années vingt. De quoi compléter les cinq autres thématiques majeures abordées dans ce hall : **les grands raids, le transport, la poste, l'aviation de loisir et le sport aérien comme spectacle.**

Breguet 19 TR Super Bidon baptisé Point d'interrogation

L'entre-deux guerres est la période des grands voyages, tentatives de relier entre eux des points de plus en plus éloignés du globe terrestre. Ce hall présente notamment le Breguet 19 TR *Super Bidon* baptisé *Point d'interrogation* aux commandes duquel Dieudonné Coste et Maurice Bellonte ont rejoint New York au départ du Bourget en 1930.

Farman F.60 Goliath

La naissance du transport aérien commercial, datée de 1919, doit beaucoup aux progrès techniques réalisés au cours de la Première Guerre mondiale. Le Farman F.60 *Goliath*, né bombardier au moment de l'armistice de 1918, est reconditionné, la paix venue, en appareil de transport pour douze passagers. Son fuselage, objet unique, est présenté dans ce hall.

Caudron C.635 Simoun

La poste aérienne est autant liée à cette nouvelle activité de transport de passagers, qu'à l'aventure des grands raids. Dans ce hall est exposé un Caudron C.635 *Simoun* aux couleurs d'Air Bleu, une compagnie de transport de courrier de la fin des années trente, opérant principalement depuis Le Bourget.

Mignet HM-14 Pou du ciel

La période 1919-1939 est aussi celle de la démocratisation de l'aviation, accompagnée par la production d'aéronefs de petites dimensions et d'une politique volontariste d'aide à la pratique du vol de plaisance, en avion ou en planeur. Le Hall de l'Entre-deux guerre expose ainsi, du Caudron *Luciole* au Mignet HM-14 *Pou du ciel*, quelques-unes des machines significatives de cette période.

Potez 58

Cette pratique de l'aviation comme sport se double de celle du spectacle aérien, avec la voltige évoquée plus haut mais également à travers des courses de vitesse et des compétitions en avion et planeur. Sont ainsi présentés le Potez 58, qui a remporté la coupe Deutsch de la Meurthe 1933, et l'Avia 41P, premier planeur de performance conçu en France.



ATELIERS DU MUSEE

La présence d'ateliers de restauration, aujourd'hui établis à Dugny, permet au musée d'intervenir sur les aéronefs de sa collection et ce depuis les premières décennies de son histoire. La tutelle du Ministère de la Défense a en effet permis au musée de se voir affecter des personnels techniques qualifiés pour entretenir ses collections et parfois assurer leur mise en valeur pour exposition.

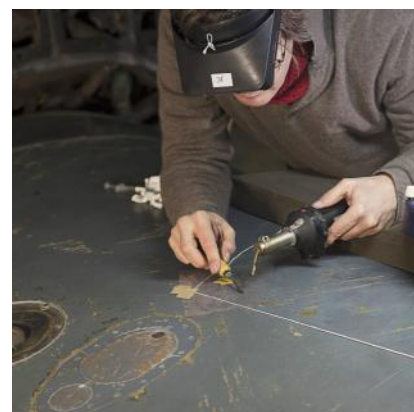
Récemment, les ateliers ont par exemple remis en état le *Concorde* prototype, ainsi que le Douglas A26 C *Invader* qui rejoindra prochainement le Hall 1939-1945 du musée.



Restauration du YAK3 aux ateliers de Dugny

L'atelier s'est progressivement professionnalisé du point de vue des métiers du patrimoine et il comprend aujourd'hui deux restaurateurs diplômés. Le musée collabore aussi régulièrement avec d'autres restaurateurs professionnels sous contrats, afin de mener à bien diverses interventions de restauration sur ses collections.

C'est dans ce cadre, et avec la participation de l'ensemble des spécialités techniques représentées aux ateliers du musée de l'Air et de l'Espace, qu'ont été menées à bien les restaurations du Morane-Saulnier AI de Fronval et du Dewoitine D.530 de Doret, présentés dans cette exposition.



Informations pratiques

CONTACTS

Communication :

Communication et Mécénat : 01 49 92 70 79

Expositions :

Régie des expositions : 01 49 92 70 31


Conservation : 01 49 92 70 56

Presse :







01 49 92 70 16 / 06 08 77 61 98

Site internet :

www.museeairespace.fr



Venir au musée






-  A1, sortie 5 *Aéroport du Bourget* (parking payant sur place)
-  Liaison directe par autoroute depuis *Paris* et *Roissypole*
-  *Fort d'Aubervilliers* + 
-  *Le Bourget* + 

Horaires

Ouvert toute l'année, du mardi au dimanche :
De 10h00 à 18h00 (1er avril au 30 septembre)
De 10h00 à 17h00 (1er octobre au 31 mars)

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

Restaurant et Boutique :
Ouverts aux mêmes horaires que le musée.

Suivez-nous :     

Photos : © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget / Frédéric Cabeza

Sauf : Photo en-tête page 3 : © musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget

Photo Concorde page 3 : © musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget

Photo Dewoitine page 5 : © musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget

Photo Morane page 5 : © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget / Vincent Pandellé

Photo Hall de l'Entre-deux guerres, page 7 : © Musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget / Xavier Deréglé

Photo Ateliers vus d'en-haut (miniature n°2) page 8 : © musée de l'Air et de l'Espace – Le Bourget