

DOSSIER PÉDAGOGIQUE

Exposition temporaire

Trois pilotes, Une guerre
Récits personnels d'Européens en 14-18

au musée de l'Air et de l'Espace
du 31 octobre 2018 au 10 mars 2019

The poster is set against a background of handwritten letters from World War I. It features three black and white portraits of pilots, each with a handwritten note: 'Liebe Vater' (top left), 'Chere Soeur' (top right), and 'Dear Father' (bottom left). A large red diamond shape is centered on the poster, containing the exhibition title and dates. To the right of the diamond is a circular logo with a red, white, and blue concentric circle design. At the bottom left is the 'MUSÉE AIR + ESPACE' logo, and at the bottom right is a 'CENTENAIRE 1918' logo. Various partner logos are at the very bottom.

**TROIS
PILOTES, UNE
GUERRE**
Récits personnels d'Européens en 14-18

Exposition
du 31 OCTOBRE 2018
au 10 MARS 2019

Au musée de l'Air
et de l'Espace
Aéroport de Paris - Le Bourget
www.museeairespace.fr

#3P1W
#TroisPilotes
www.3p1w.eu

MUSÉE
AIR +
ESPACE

MILITÄR
HISTORISCHES
MUSEUM

ROYAL
AIR FORCE
MUSEUM

SGA

AAMA

Centre National de la Culture

CENTENAIRE
1918

COMMISSARIAT SCIENTIFIQUE DE L'EXPOSITION

Gilles AUBAGNAC, assisté d'Aurélien NICOLE et François-Vincent VERGEZ-PASCAL

L'exposition a obtenu les labellisations « Centenaire » et « 2018, année européenne du patrimoine culturel ».

SOMMAIRE

→ Présentation du musée de l’Air et de l’Espace	page 3
→ Présentation de l’exposition	page 4
→ Zoom sur des objets représentatifs de l’exposition	pages 5 - 6
→ Les activités pédagogiques autour de l’exposition	page 7
→ Propositions de séquences de cours : français et anglais	pages 8 - 15
→ Informations pratiques	page 16

LE MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Situé sur l'aéroport de Paris – Le Bourget, premier aéroport d'affaires d'Europe, le musée de l'Air et de l'Espace est l'un des premiers musées aéronautiques du monde, par son ancienneté et par la richesse de ses collections. Fondé en 1919, il présente un ensemble historique exceptionnel dans les trois domaines du vol : l'aérostation, l'aviation et l'espace.

Un musée en plein renouveau

Implanté depuis 1973 dans l'ancienne aérogare du Bourget, le musée mène actuellement une campagne de rénovation de grande ampleur, conduite à la fois sur le bâti et sur la scénographie de ses espaces d'exposition. En 2015, trois halls entièrement rénovés ont ainsi été inaugurés (espace Normandie – Niémen, hall 1939 – 1945, hall de la Cocarde consacré à l'aviation militaire française). Par ailleurs, l'aérogare de 1937, inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, fait actuellement l'objet d'une restauration complète. À l'issue des travaux en 2019, le musée y proposera une nouvelle présentation des collections, du XVIII^{ème} siècle à la fin de la Première Guerre mondiale.

Ce programme permettra de découvrir des objets exceptionnels jusque-là conservés en réserve.

Une programmation diversifiée

Le musée de l'Air et de l'Espace s'attache à sensibiliser le public le plus large au patrimoine et à la culture aéronautiques. À travers la présentation de 150 aéronefs, les visiteurs découvrent non seulement l'évolution technique de l'aéronautique, mais aussi les dimensions historique et sociétale du fait aérien, mises en lumière par des documents graphiques, des objets d'art, des équipements, des photographies.

Autour de ses collections, le musée a amplifié une programmation diversifiée en participant à de nombreuses manifestations culturelles (Nuit des musées, Journées européennes du patrimoine, Nuit des Étoiles...), ainsi qu'en accueillant des rencontres et des salons professionnels en rapport avec l'actualité aéronautique.

Depuis 2014, le musée développe une politique d'expositions temporaires conduite parallèlement à la rénovation de ses halls d'exposition permanente.

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

182 933 visiteurs (hors Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace) en 2017

23 293 élèves accueillis en 2017

22 000 m² d'espaces d'exposition ouverts au public

400 aéronefs dont 150 exposés

12 halls d'exposition

PRÉSENTATION DE L'EXPOSITION

Afin de clore les commémorations du centenaire de la Première Guerre mondiale, le musée de l'Air et de l'Espace propose au public une **exposition temporaire du 31 octobre 2018 au 10 mars 2019**. Cette exposition dévoile les parcours personnels de **trois aviateurs de la Grande Guerre** : le **Français Jean Chaput**, l'**Allemand Peter Falkenstein** et le **Britannique Bernard Curtis Rice**, en les replaçant dans les contextes de la guerre aérienne et du premier conflit mondial. Cette exposition présente le ressenti de ces soldats, trop souvent éclipsés par la prédominance du Poilu. Par un discours intimiste et une sélection dans la correspondance qu'ont entretenu ces trois aviateurs avec leur famille, l'exposition traite de thématiques aussi diverses que la formation des pilotes de guerre, les missions de reconnaissance et de bombardement, la naissance de la chasse et de la figure « héroïsée » de l'as, les conditions et les dangers en vol ainsi que la vie en escadrille.

Cette exposition fait suite à une visite virtuelle présentant une sélection dans la correspondance des trois hommes, mise en place depuis 2014 sur le [site www.3p1w.eu](http://www.3p1w.eu) grâce à une **collaboration entre le musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, le Militärlhistorisches Museum de Dresde et le Royal Air Force Museum de Londres**. Ne se contentant pas de lui succéder, l'exposition lui donne corps en donnant à voir une sélection d'objets ayant appartenu aux trois protagonistes ou représentatifs de la naissance de l'aéronautique militaire. Sont ainsi exposés des maquettes d'avions emblématiques, des accessoires de tenues de vol et d'uniformes dont le képi et des médailles ayant appartenus à Jean Chaput, des équipements techniques, des éléments graphiques tels que des affiches, des dessins et de nombreuses photographies mises en dialogue avec les lettres sélectionnées. À cette liste d'objets sont adjoints des dispositifs audiovisuels permettant de visionner des photographies stéréoscopiques et des films d'époque.

L'exposition fait enfin le lien avec aujourd'hui en se concluant sur la présentation de travaux réalisés par des lycéens des trois pays et de photographies d'exercices militaires et opérations aériennes interarmées (française, allemande, britannique) actuels montrant la collaboration militaire dans une Europe en paix.

L'exposition a obtenu les labellisations « Centenaire » et « 2018, année européenne du patrimoine culturel ».



Bernard C. Rice



Peter Falkenstein



Jean Chaput

Crédit photos :

Jean Chaput ©DR/Coll.musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget

Le pilote allemand Peter Falkenstein en sergent de la Fliegertruppe, 1916, © MHM Flugplatz Berlin-Gatow

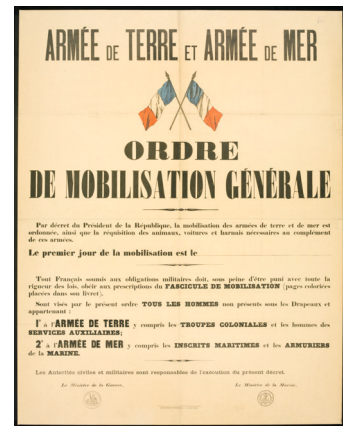
Le pilote britannique Bernard Curtis Rice ©DR Trustees of The Royal Air Force Museum

ZOOM SUR DES OBJETS REPRÉSENTATIFS DE L'EXPOSITION

De nombreux objets sont présentés dans l'exposition « Trois pilotes, Une guerre ».

Affiche Ordre de mobilisation générale

Le 1er août 1914, Raymond Poincaré, président de la République française, ordonne par décret la mobilisation générale d'environ 3 580 000 hommes. Celle-ci est mise en œuvre par les ministères de la Guerre et de la Marine, à une époque où l'armée de l'air n'existe pas encore. Au début du mois d'août 1914, les autres états engagés dans la Grande Guerre mobilisèrent leurs troupes au moyen d'affiches semblables.



Maquette au 1/30^{ème} de Nieuport XI Bébé



Le Nieuport XI Bébé est un monoplan de chasse utilisé en nombre par l'aéronautique militaire française dès 1916. Equipé d'ailerons pour son agilité et pouvant atteindre 160 km/h, vitesse extrêmement rapide pour l'époque, il permit aux Alliés de reprendre le contrôle du ciel à Verdun. Néanmoins, son point faible résidait dans sa mitrailleuse Lewis dépourvue de dispositif de tir à travers l'hélice et dotée d'un chargeur de seulement 47 cartouches. Jean Chaput pilote un avion de ce type de février 1916 à avril 1918.

Maquette au 1/30^{ème} de Fokker Dr.I

Le Fokker Dr.I est un célèbre triplan de chasse allemand, mis en service en juillet 1917. Sa renommée est notamment due à l'Hauptmann (capitaine) Manfred von Richthofen, plus connu sous son surnom de Baron rouge en raison de la couleur dont il a fait peindre son avion. « As des as » de la Première Guerre mondiale, le Baron rouge utilise l'extrême manœuvrabilité et les prouesses en vitesse ascensionnelle de cet appareil pour enregistrer quatre-vingt victoires homologuées au cours du conflit. Il est finalement abattu le 21 avril 1918 au-dessus des lignes alliées, à l'âge de 25 ans.



ZOOM SUR DES OBJETS REPRÉSENTATIFS DE L'EXPOSITION

Appareil photographique

Quelques mois après le début du conflit, la situation s'enlise et l'on assiste au passage de la guerre de mouvement à la guerre de position. L'observation devient alors une mission nécessaire à la connaissance des défenses et des mouvements de troupes ennemies. Progressivement, des appareils photographiques sont embarqués dans les avions et, manipulés par les observateurs, permettent des prises de vue verticales ou obliques sur plaques de verre. Plus de 600 000 photographies aériennes sont prises au cours du conflit, permettant de connaître les positions ennemies et d'éditer des cartes.



Récepteur de bord n°4

Conçu à partir de 1917, les récepteurs de bord à lampes équipent les avions chargés des missions de réglage de tir d'artillerie. Jusqu'alors, ces avions étaient uniquement équipés de postes émetteurs, obligeant les aviateurs à survoler des zones où sont déployés des grands panneaux de toile blanche et noire dont l'agencement permet aux artilleurs de les renseigner. Avec l'amélioration des liaisons radioélectriques, le réglage de tir d'artillerie à grande portée est facilité, ce qui change notablement les doctrines militaires.

Bombe explosive piriforme à poignée

Utilisées de 1914 à 1916, les bombes Carbonit existent en différents calibres allant de 3 à 50 kg mais présentent toutes une forme de poire. Les plus petites d'entre elles sont équipées de poignée pour un largage manuel depuis les dirigeables et les bombardiers allemands. Néanmoins, obsolètes dès 1915 en raison de la croissance exponentielle des capacités techniques des avions de bombardement, elles sont rapidement reléguées. Seuls les dirigeables de la marine allemande continuent à les utiliser jusqu'à la fin du conflit.



ACTIVITÉS PÉDAGOGIQUES AUTOUR DE L'EXPOSITION

En cette année de commémoration de la fin de la Première Guerre mondiale, le musée de l'Air et de l'Espace propose des **activités pédagogiques spécifiquement ciblées pour les groupes scolaires**. Les activités proposées ont pour but de sensibiliser les jeunes publics à l'Histoire par le biais d'objets patrimoniaux.

L'exposition « Trois pilotes, Une guerre. Récits d'Européens en 14 – 18 » permet aux enseignants de l'Éducation nationale d'introduire le thème de la Première Guerre mondiale dans les programmes scolaires ou de poursuivre des réflexions déjà menées en classe.

Dans ce cadre, des articulations vous sont proposées entre une visite de l'exposition et les programmes scolaires définis par l'Éducation Nationale.

→ LIENS AUX PROGRAMMES SCOLAIRES DE L'ÉDUCATION NATIONALE	
Matière : Histoire Thème : La France, des guerres mondiales à l'Union européenne <i>Sous-thème : Les deux guerres mondiales au XX^{ème} siècle</i>	Matière : Enseignements pratiques interdisciplinaires (EPI) Thème : Information, communication et citoyenneté ou Culture et créations artistiques
COLLÈGE – 3^{ème} Matière : Histoire Thème : L'Europe, un théâtre majeur des guerres totales (1914 – 1945) <i>Sous-thème : Civils et militaires dans la Première Guerre mondiale</i>	LYCÉE – 1^{ère} ES, L et S Matière : Histoire Thème : La guerre au XX ^{ème} siècle <i>Sous-thème : L'expérience combattante dans une guerre totale</i>
COLLÈGE – 3^{ème} Matière : Français Thème : Agir sur le monde <i>Sous-thème : Agir dans la cité (individu et pouvoir)</i>	LYCÉE – Terminale Matière : Langue vivante Thème : Gestes fondateurs et mondes en mouvement <i>Sous-thème : Mythes et héros</i>

→ ACTIVITÉS PÉDAGOGIQUES

VISITE LIBRE

Tout groupe scolaire peut visiter en autonomie l'exposition « Trois pilotes, Une guerre ».

VISITE GUIDÉE

Tout groupe scolaire peut visiter l'exposition « Trois pilotes, Une guerre » avec un médiateur scientifique et culturel pendant une heure.

CONTACTS MÉDIATION CULTURELLE ET ANIMATIONS

Pour toute demande sur les activités pédagogiques proposées dans le cadre de l'exposition « Trois pilotes, Une guerre », merci de contacter Mme Laëticia Miraton (laetitia.miraton@museeairespace.fr) ou Mr Olivier Chaibi, professeur-relai au musée de l'Air et de l'Espace (olivier.chaibi@museeairespace.fr).

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Français en classe de Troisième

INTRODUCTION À LA SÉQUENCE :

Quand la guerre éclate, l'aviation militaire est encore un instrument imparfait dont on ne peut encore mesurer les capacités réelles. En effet, celle-ci s'impose au fur et à mesure comme une arme à part entière. Néanmoins, son développement n'est pas linéaire, marqué par de nombreux tâtonnements.

Devenir aviateur, un rêve parfois bien difficile à atteindre

L'aviation, popularisée par les meetings d'avant-guerre, exerce une indéniable fascination et beaucoup veulent la rejoindre. N'acceptant que des volontaires, la motivation des candidats est très variée, mais quand ceux-ci postulent, ils n'envisagent généralement pas un autre poste que celui de pilote.

L'aviation fait rêver ceux qui veulent entrer dans ses rangs. Certains sont attirés par l'aviation pour le côté technique, par l'amour du vol aérien et le frisson du danger, la promesse d'aventures que peu de contemporains peuvent vivre. D'autres y voient un moyen d'échapper à l'enfer des tranchées et de retrouver des conditions de vie décentes ; l'aviateur ne passe pas des heures dans la boue, le froid et l'humidité.

L'aviateur a ainsi possibilité de sortir de la masse combattante anonyme et de retrouver des vertus guerrières rendues inutiles dans une guerre de position frustrante. Il peut défier ses adversaires et s'il est doué, obtenir un avancement rapide et gagner des titres de gloire par ses exploits individuels. L'indemnité de vol, enfin, allouée aux pilotes n'est pas négligeable et permet d'améliorer sensiblement leurs conditions de vie.

La vision que peut avoir le public évolue lentement. Les besoins de la propagande vont faciliter l'apparition des nouveaux « héros », les pilotes.

ÉLÉMENTS BIOGRAPHIQUES ET CORPUS DE LETTRES DE PILOTES ÉCRITES PENDANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE :

Jean Chaput

Jean Chaput naît à Paris le 17 septembre 1893 ; son père, Henri, est un éminent chirurgien de l'hôpital Lariboisière. De 1905 à 1907, il reçoit une éducation sportive de haut niveau en Angleterre et, avant le conflit, il est membre du *Racing club de France*, coureur à pied puis rugbyman.

Avec l'aide de son père, il s'inscrit à l'école de pilotage Nieuport de Villacoublay et obtient son brevet de pilote, le n°1718, le 3 août 1914. Il est mobilisé le 17 août. Intégré dans l'aviation, il reçoit son brevet militaire à Avord, le 21 novembre sur Voisin. Arrivé au front à l'escadrille C.28 le 17 février 1915, il est rapidement promu caporal puis sergent. Il est nommé sous-lieutenant le 25 mars 1916, puis lieutenant le 1er avril 1918, et, dix jours après, reçoit le commandement de l'escadrille S.57.

Blessé à plusieurs reprises en combat aérien, il est mortellement atteint le 6 mai 1918, près de Welles-Pérennes, dans l'Oise. Il a remporté 16 victoires homologuées et reçu de nombreuses décorations.

Ses écrits, sous forme de lettres ou de carnets, couvrent, avec des lacunes, la période du 18 août 1914 au 5 mai 1918.

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Français en classe de Troisième

03.03.1916 : Jean – Le rassemblement des “As”

Mon cher Papa,

J’ai été désolé de quitter Paris ou tout au moins ses environs sans avoir pu vous dire au revoir. Marot a dû vous le dire, j’ai été expédié directement en voiture légère en moins de 2 heures, je suis arrivé sans encombre à B.L.D. [Bar-le-Duc] dans la soirée du 1er. Presque impossible de trouver un logement. J’ai fini par trouver un taudis dans un hôtel [illisible] et j’ai partagé un mauvais lit avec un de mes camarades de voyage. Le lendemain je me suis présenté au centre et j’ai affecté à la N31, Capitaine Augier. (Le fils du général commandant la place de Pau). Il m’a reçu très gentiment et a été fort aimable il m’a promis un appareil d’ici un ou deux jours. Il va faire tout son possible pour que j’aie un monoplace ; mais il craint que ce ne soit difficile.

C’est un honneur pour moi que d’être ici : on y a réuni des pilotes choisis dans toutes les escadrilles à l’occasion des attaques de Verdun. Dans l’escadrille où je suis il y a Pelletier d’Oisy, un tombeur de boches fameux, je suis le seul sous-officier et le seul à ne pas avoir la croix. Navarre est ici aussi mais dans une autre escadrille. Non content de ses deux boches de l’autre jour, il en a encore abattu un hier.

C’est un type extraordinaire. Pour le moment je suis donc très content d’être ici et ce [sic] crois que je serai à même de faire du bon travail si l’on me donne un bébé. Sinon je tâcherai d’avoir un Spad. C’est un appareil biplace bizarre qui va pas mal.

La seule chose un peu ennuyeuse est que nous sommes ici en camp volant et il n’y a absolument rien d’organisé. Chacun est livré à lui-même et se débrouille comme il peut. On couche donc à l’hôtel ou en ville et l’on mange au restaurant. Ce n’est pas désagréable comme vie et B.L.D. est une ville pleine de ressources ; seulement cela revient cher et je crains d’apercevoir bientôt le fond de ma bourse. Ce qui va me changer de l’escadrille 28 c’est que le matériel paraît ne pas manquer ici. Il y a des mitrailleuses Lewis, et de merveilleux viseurs optiques. Avec un outillage comme cela le travail doit être aisé. Je vous tiendrai au courant de ce que je deviens, et vous écrirai si j’ai besoin de quelques vêtements que j’aurais laissé [sic] à Paris.

Je vous embrasse tendrement ainsi que Jeanne.

Jean

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Français en classe de Troisième

René Pigeard

René Pigeard a vingt ans en 1914. Il est né dans l'Yonne. Imprimeur dans la vie civile, il est blessé à Verdun puis nommé caporal. Fait prisonnier en 1917, il meurt électrocuté en essayant de s'évader de son camp de prisonniers le 17 octobre 1917.

Lettre de René Pigeard à son père, 27 août 1916

Cher papa,

Dans la lettre que j'ai écrite à maman, je lui disais tout notre bonheur à nous retrouver « nous-mêmes » après s'être vus si peu de chose... à la merci d'un morceau de métal !... Pense donc que se retrouver ainsi à la vie c'est presque de la folie : être des heures sans entendre un sifflement d'obus au-dessus de sa tête... Pouvoir s'étendre tout son long, sur de la paille même...

Avoir de l'eau propre à boire après s'être vus, comme des fauves, une dizaine autour d'un trou d'obus à nous disputer un quart d'eau croupie, vaseuse et sale ; pouvoir manger quelque chose où il n'y ait pas de terre dedans, quand encore nous avions quelque chose à manger... Pouvoir se débarbouiller, pouvoir se déchausser, pouvoir dire bonjour à ceux qui restent... Comprends-tu, tout ce bonheur, d'un coup, c'est trop. J'ai été une journée complètement abruti. Naturellement toute relêve se fait de nuit, alors comprends aussi cette impression d'avoir quitté un ancien petit bois où il ne reste pas un arbre vivant, pas un arbre qui ait encore trois branches, et le matin suivant après deux ou trois heures de repos tout enfiévré voir soudain une rangée de marronniers tout verts, pleins de vie, pleins de sève, voir enfin quelque chose qui crée au lieu de voir quelque chose qui détruit !

Pense que de chaque côté des lignes, sur une largeur de un kilomètre, il ne reste pas un brin de verdure, mais une terre grise de poudre, sans cesse retournée par les obus: des blocs de pierre cassés, émiettés, des troncs déchiquetés, des débris de maçonnerie qui laissent supposer qu'il y a eu là une construction, qu'il y a eu des « hommes »... Je croyais avoir tout vu à Neuville. Eh bien non, c'était une illusion. Là-bas, c'était encore de la guerre : on entendait des coups de fusil, des mitrailleuses, mais ici rien que des obus, rien que cela ; puis des tranchées que l'on se bouleverse mutuellement, des lambeaux de chair qui volent en l'air, du sang qui éclabousse... Tu vas croire que j'exagère, non. C'est encore en dessous de la vérité. On se demande comment il se peut que l'on laisse se produire de pareilles choses. Je ne devrais peut-être pas décrire ces atrocités, mais il faut qu'on sache, on ignore la vérité trop brutale.

Et dire qu'il y a vingt siècles que Jésus-Christ prêchait sur la bonté des hommes ! Qu'il y a des gens qui implorent la bonté divine ! Mais qu'ils se rendent compte de sa puissance, et qu'ils la comparent à la puissance d'un 380 boche ou d'un 270 français !... Pauvres que nous sommes ! P.P.N.

Nous tenons cependant, c'est admirable. Mais ce qui dépasse l'imagination, c'est que les Boches attaquent encore. Il faut avouer que jamais on aura vu une pareille obstination dans le sacrifice inutile : quand par hasard ils gagnent un bout de terrain ils savent ce que ça leur coûte et encore ne le conservent-ils pas souvent.

J'espère aller bientôt vous revoir et on boira encore un beau coup de pinard à la santé de ton poilu qui t'embrasse bien fort.

René Pigeard

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Français en classe de Troisième

PROPOSITION DE DÉROULÉ EN CLASSE :

	Objectif(s)	Support(s)	Activité(s)
Séance 1 lecture	Lecture d'un corpus de deux lettres de militaires : un Poilu et un pilote de chasse entre fanatisme, révolte et désespoir Rappel des caractéristiques de la lettre. Identifier la situation de communication de chaque lettre : émetteur, récepteur, contexte. Repérer le type de discours dominant de chaque lettre : description, explication, argumentation, narration.	- Lettre de Jean Chaput à son père, 3 mars 1916 - Lettre de René Pigeard à son père, 27 août 1916	Lecture et analyse de ces lettres, à l'aide d'un questionnement méthodique
Séance 2 réflexion	D'après l'analyse des deux lettres : Qu'est ce qui rapproche ces deux combattants ? Les sépare ? Décrire leurs conditions de vie, leurs origines familiales.		Tirer un bilan sur la perception de la guerre au sol et en vol
Séance 3 écriture	Imaginer une réponse à l'une de ces deux lettres.		Imaginer une réponse de 20 à 30 lignes. <i>Consignes :</i> repérage du point de vue adopté, des temps verbaux, des personnages ou éléments essentiels évoqués, délimitation du sujet... et rédaction.

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Anglais LV1 ou LV2 en classe de Seconde, Première

INTRODUCTION DE LA SÉQUENCE :

Cette séquence a pour fin de contextualiser les sources primaires présentes dans l'exposition. Derrière l'héroïsme de Bernard Curtis Rice, une technologie (puis une industrie) s'est développée, ce qui ouvre sur un angle d'étude particulièrement intéressant, à savoir le lien entre la machine et l'homme. L'avion a eu deux rôles importants lors de la Grande Guerre puisqu'il servait à la fois d'outil de reconnaissance et de défense (contre les avions ennemis de reconnaissance). Cet outil (ou arme) entre les mains de Bernard Curtis Rice a eu un impact sur sa vision de la guerre. Il semble donc nécessaire d'étudier l'expérience vécue par Rice à travers l'essor de l'aviation.

PROPOSITION DE DÉROULÉ EN CLASSE :

Niveau : B1 (classe de seconde/première)

Tâche(s) finale(s) : organiser le retour des héros et informer l'opinion publique sur le rôle joué par l'avion durant la Grande Guerre.

Expression écrite : réaliser la première page d'un journal britannique (de l'époque).

Expression orale : réaliser une émission de radio (de l'époque).

Remarque : la production finale pourra s'inspirer de bulletins d'information ou de reportages (soit écrits soit radiophoniques) de la période d'après-guerre. Cela demandera une séance pluridisciplinaire (anglais-histoire) supplémentaire.

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Anglais LV1 ou LV2 en classe de Seconde, Première

1 - LA GUERRE DANS LE CIEL (1 heure)

	Objectif(s)	Support(s)	Méthodes et éléments linguistiques
Introduction (10 minutes)	Partir de ce que l'on sait de la Première Guerre mondiale. Documents de problématisation : Question : quel était le rôle des avions au cours de la Grande Guerre ?	Documents d'appuis : - les clichés de la guerre dans les tranchées - une carte de l'Europe de 1915 avec le front - la photo d'un avion de l'époque.	Éléments linguistiques : - le prétérit - le vocabulaire lié à la guerre dans les tranchées (en cas de difficulté, utiliser un nuage de mots, et associer les différents mots aux clichés montrés aux élèves)
Travail en groupes (20 minutes)	Compréhension écrite : Diviser la classe en six groupes de travail. Chaque groupe doit prendre des notes afin d'être capable de présenter un point particulier des combats aériens.	-émission l'wonder de la BBC « How did World War One's battle in the skies change warfare ? » ⁽¹⁾ -article de la BBC sur les zeppelins allemands (voir corpus de textes à venir).	Points de méthode : - apprendre à prendre des notes en isolant le vocabulaire et les mots clefs - repérage des collocations.
Tâche intermédiaire (20 minutes)	Expression orale : Chaque groupe présente ce qu'il a appris sur les conflits dans les airs durant la Première Guerre mondiale.		Points de méthode : - faire une présentation orale à partir de notes

⁽¹⁾ Accessible sur <http://www.bbc.co.uk/guides/zgxp4>

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Anglais LV1 ou LV2 en classe de Seconde, Première

2 - BERNARD CURTIS RICE (1 heure)

	Objectif(s)	Support(s)	Méthodes et éléments linguistiques
Introduction (10 minutes)	Qui était Bernard Curtis Rice ? La photo de Bernard Curtis Rice : - description Une lecture de sa biographie : - retenir un maximum d'informations - présenter Bernard Curtis Rice	- photographie de Bernard Curtis Rice - biographie de Bernard Curtis Rice	Rappel : - le prétérit - vocabulaire de la description
Travail en groupe (20 minutes)	Compréhension écrite : Étude de lettres en groupes de travail. <i>Consignes :</i> 1) relever les passages mentionnant l'usage des avions 2) relever les anecdotes personnelles qui ont marqué Bernard Curtis Rice	- Corpus d'articles	Remédiation : - renseigner le vocabulaire difficile sur le texte.
Tâche intermédiaire (20 minutes)	Expression orale : Présentation devant la classe : chaque élève présente un élément provenant des lettres (un fait, une anecdote, un sentiment) puis discussion avec le reste du groupe-classe.		Linguistique : - concordance des temps dans le style indirect.
Travail à la maison	Expression écrite : Raconter au style indirect un événement ou une anecdote vécue par Curtis Rice		Linguistique : - le passage du style direct au style indirect.

PROPOSITION DE SÉQUENCE DE COURS :

Anglais LV1 ou LV2 en classe de Seconde, Première

CORPUS DE TEXTES SUR L'AVIATION PENDANT LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE :

World War One: How the German Zeppelin wrought terror (On August 4th, 2014)

Before the 20th Century, civilians in Britain were largely unaffected by war, but this was to change on 19 January 1915 with the first air attacks of World War One by the German Zeppelin. [...]

The creation of Count von Zeppelin, a retired German army officer, the flying weapon was lighter than air, filled with hydrogen, and held together by a steel framework.

When the war started in 1914, the German armed forces had several Zeppelins, each capable of travelling at about 85mph and carrying up to two tonnes of bombs.

With military deadlock on the Western Front, the Germans decided to use them against towns and cities in Britain.

The first raid took place on the eastern coastal towns of Great Yarmouth and King's Lynn, on 19 January 1915.

'No military advantage'

Residents reported hearing an eerie throbbing sound above them, followed shortly afterwards by the sound of explosions in the streets.

The full horror of aerial warfare was unleashed. When the smoke cleared, Britain's first ever air-raid casualties were revealed - 72-year-old Martha Taylor and shoemaker Samuel Smith.

Kate Argyle, from English Heritage, said: « There was no military advantage. It was all about instilling terror and really that's what these aerial bombardments did. »

« The Zeppelins would come out of the dark - you couldn't see them and it was totally random. You didn't know if you were running towards danger or away from it. »

The aim of the Zeppelins was clear - the Germans hoped to break morale at home and force the British government into abandoning the war in the trenches.

3 - RÉALISATION DE LA TÂCHE FINALE :

Sélection des données :

- l'objectif est de lier le contexte (l'essor de l'aviation militaire durant la Première Guerre mondiale) et la vie de Bernard Curtis Rice dans la production finale

Encadrement des recherches :

- viser l'authenticité : faire des recherches sur les journaux et radios de l'époque
- analyser un document authentique qu'il faudra imiter
- chercher des images ou des sons pour agrémenter la production finale.

INFORMATIONS PRATIQUES

DROITS D'ENTRÉE

→ Tarif pour une visite guidée de l'exposition : 6 € par élève.

Pour les établissements REP, le tarif est de 3€ par élève. Les scolaires bénéficient d'un accompagnateur gratuit pour 7 élèves.

→ Gratuité pour une visite libre de l'exposition.

RÉSERVATION

Pour toute demande d'informations ou de réservations, vous êtes priés de contacter le service de réservation par mail à reservation@museeairespace.fr.

La réservation doit être effectuée au plus tard un mois avant la date de visite pour les visites guidées.

HORAIRES D'OUVERTURE

Le musée est ouvert toute l'année du mardi au dimanche :

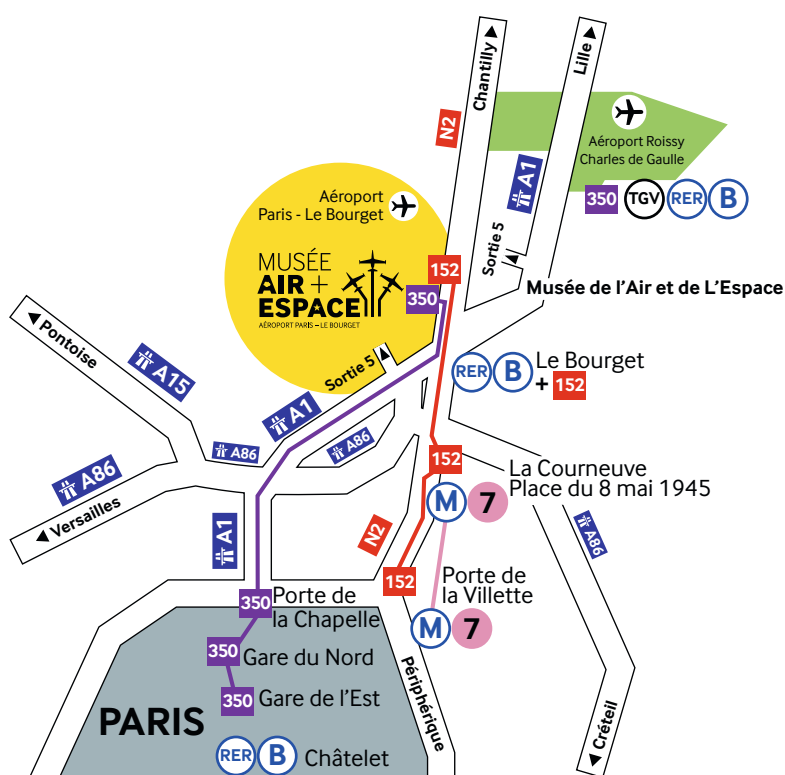
De 10h à 17h, du 1er octobre au 31 mars

De 10h à 18h, du 1er avril au 30 septembre

Fermeture hebdomadaire le lundi.

Fermeture hebdomadaire le 25 décembre et le 1er janvier.

VENIR AU MUSÉE



SUIVRE L'ACTUALITÉ DU MUSÉE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX :

