



DOSSIER
DE PRESSE
2024

VIVRE ET COMPRENDRE
L'AIR ET L'ESPACE
AVEC DES COLLECTIONS UNIQUES

MUSÉE
AIR +
ESPACE

AÉROPORT PARIS – LE BOURGET

SOMMAIRE

1. Des collections centenaires sur un site historique
2. Une aérogare historique témoin de l'architecture art déco
3. Le parcours de visite et les collections
4. Pour compléter la visite, des ateliers et activités à découvrir
5. Un musée centenaire qui continue sa mue

Informations pratiques

Contact presse



1. DES COLLECTIONS CENTENAIRES SUR UN SITE HISTORIQUE



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. Le musée est aujourd'hui un établissement public (EPA) sous tutelle du ministère des Armées, labellisé « musée de France ».

Terre de légendes, le site témoigne de l'épopée aérienne. Des lignes commerciales vers Londres et Bruxelles voient le jour dès 1919. Dans l'entre-deux-guerres, une centaine d'exploits ont pour point de départ ou d'arrivée Le Bourget. L'aéroport est ainsi le théâtre de l'envol en 1927 de Nungesser et Coli, tentant de rejoindre New York, à bord du Levasseur PL8 *L'Oiseau Blanc*, dont le train d'atterrissage est conservé au musée. Une semaine plus tard, une foule considérable se presse sur le tarmac du Bourget pour célébrer le succès de Charles Lindbergh, reliant New York à Paris aux commandes du Ryan NYP *Spirit of St. Louis* dont le musée conserve des morceaux de toile. Le Breguet XIX TF *Point d'Interrogation* de Costes et Bellonte effectue le premier vol Paris - New York depuis Le Bourget en 1930. Deux ans plus tard, à bord du Couzinet 33 *Biarritz*, Charles de Verneilh, René Couzinet et Max Dévé réussissent un pari hors-du-commun : rallier Paris-Le Bourget à Nouméa, en Nouvelle-Calédonie, destination la plus lointaine jamais atteinte alors.



LE MUSÉE EN 10 DATES

1919 : création d'un conservatoire de l'aéronautique sur proposition d'Albert Caquot, ingénieur des Ponts et Chaussées pionnier dans ce domaine, dans un hangar d'Issy-les-Moulineaux sous le nom de « Collections de l'aéronautique ».

1920-1921 : les collections s'installent, à la suite d'inondations, dans l'établissement d'aéronautique militaire de Chalais-Meudon.

1936 : l'espace faisant défaut à Chalais-Meudon, une partie des collections est déménagée à Paris, boulevard Victor (XV^e arrondissement). L'appellation « musée de l'Air » est retenue.

1939 : le musée ferme au public, le hall d'exposition du boulevard Victor est en partie détruit par un bombardement. Les collections de Chalais-Meudon ne sont à nouveau accessibles au public qu'à partir de 1960.

À partir de 1973 : les collections sont peu à peu regroupées sur le mythique aéroport du Bourget. Le nouveau musée de l'Air est inauguré le 27 mai 1975.

1981 : les vols commerciaux cessent, l'aéroport du Bourget est dorénavant réservé à l'aviation d'affaires.

1983 : le musée de l'Air inaugure son hall « Espace », retraçant la conquête spatiale, et devient le musée de l'Air et de l'Espace.

1994 : l'aérogare est inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

2019 : le 9 décembre, le musée célèbre son centenaire avec l'inauguration de sa nouvelle Grande Galerie, dans l'aérogare Labro rénovée. Les expositions permanentes dédiées aux Pionniers de l'Air et à la Grande Guerre y sont présentées dans une scénographie repensée.

2020 : restaurée dans son architecture de 1953, la tour de contrôle, en activité jusqu'à 1993, rouvre ses portes.



2. UNE AÉROGARE HISTORIQUE TÉMOIN DE L'ARCHITECTURE ART DÉCO

L'UN DES PREMIERS AÉROPORTS CIVILS DU MONDE

En 1914, la création du terrain d'aviation du camp retranché de Paris, entre Le Bourget et Dugny, a pour vocation de protéger la capitale des bombardements aériens allemands. Au sortir de la guerre, des avions de fret et de transport postal décollent du champ d'aviation du Bourget, et dès 1919, le site s'ouvre au transport de passagers avec les toutes premières liaisons Paris- Londres, et le trafic ne cesse de s'intensifier. Cinq hangars sont construits au bord des pistes, qui préfigurent le futur aéroport. Très vite, les passagers affluent pour s'essayer à ce nouveau moyen de transport, certes très aventureux, peu confortable mais ô combien moderne et riche en sensations !



Le Bourget en 1937

UN « PORT AÉRIEN » À L'ARCHITECTURE CARACTÉRISTIQUE DES ANNÉES 1930

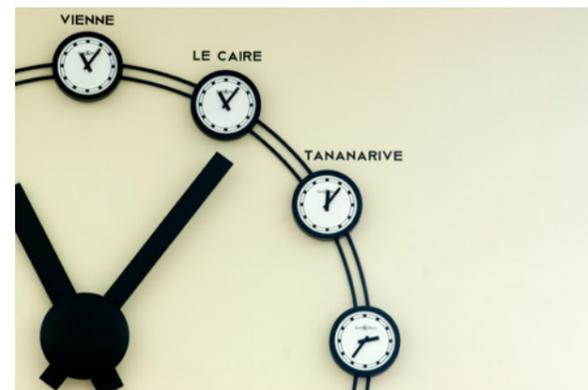
En 1935, tandis que 96 000 passagers transitent par l'aéroport du Bourget, il est officiellement désigné « aéroport de Paris » par le gouvernement. À nouveau statut, nouvelle envergure. Pour cette vitrine de la France, un nouveau bâtiment devient indispensable. L'architecte Georges Labro remporte alors le concours organisé par le ministère de l'Air et se voit charger de concevoir un bâtiment à présenter pour l'Exposition universelle de 1937. Lui vient l'idée d'un seul et unique édifice qui doit « ouvrir sur le ciel et sur le rêve » sur le modèle d'une gare ferroviaire. Modernité, luxe et confort

sont les maîtres-mots du projet architectural, qui connaît un succès fulgurant. Dès 1938, 140 000 passagers foulent le sol de l'aérogare ! Pour le ministère de l'Air, les terrasses où se presse le public pour une vue sur les pistes, vont favoriser la propagande aéronautique dans un contexte de montée des tensions internationales. Elles représentent une vitrine de choix pour la promotion de l'aéronautique française.

UN RETOUR DANS LE TEMPS GRÂCE À UNE IMPORTANTE RÉNOVATION

Pendant la Seconde Guerre mondiale, le terrain du Bourget devient une base allemande, des pistes en béton sont installées. En grande partie détruite sous les bombardements, l'aérogare est reconstruite quasiment à l'identique par Georges Labro en 1946. La tour de contrôle, totalement démolie par les bombes, est à son tour entièrement rebâtie en 1953, année où pour la première fois le Salon international de l'aéronautique se tient au Bourget. Le développement de l'aviation civile au sein de l'aéroport d'Orly, à partir de 1946, puis l'ouverture en 1974 de Roissy-Charles de Gaulle sonne la fin de l'aviation commerciale au Bourget. Les collections du musée de l'Air et de l'Espace investissent les lieux à partir de 1973. En 1994, dorénavant classé au titre de l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, le bâtiment est reconnu comme une œuvre à part entière.

C'est ainsi que, de 2012 à 2019, d'importants travaux de restauration redonnent son lustre et sa volumétrie d'origine à l'aérogare, au plus proche de ce qu'elle fut quelque 80 ans en arrière. Les visiteurs peuvent enfin accéder à l'aérogare historique comme les passagers d'époque et embarquer pour un voyage dans le temps.



3. LE PARCOURS DE VISITE ET LES COLLECTIONS



La salle des Huit Colonnes

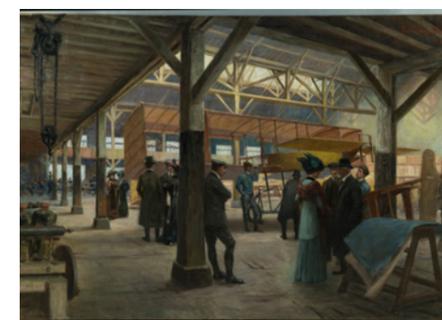
À peine la porte d'entrée franchie, les panneaux « Arrivée » et « Départ », en lettrages années 1930, posent le décor et remontent le temps. Embarquement immédiat au cœur de l'aéroport historique ! La salle des Huit Colonnes retrouve sa fonction initiale d'entrée principale, à la fois point de départ et de transit pour les « passagers » du musée. La monumentale horloge encadrée de ses douze petites pendules affiche, comme à l'époque, les fuseaux horaires du monde entier.



Hall Pionniers de l'air

Un voyage dans le temps, des premières ascensions en ballon à l'aviation naissante. Sous les yeux des visiteurs se déploient, légers et lumineux, aéronefs en bois et en toile, nacelles en osier ou cerfs-volants ancestraux. Ces pièces rares témoignent du temps des tâtonnements et des premières envolées spectaculaires... Au-delà des aspects techniques, le parcours s'attache à explorer la manière dont le fait aérien s'est inscrit dans la société. Tableaux, affiches, objets d'art et bijoux montrent combien le pouvoir de voler a subjugué les esprits et comment il induit dès lors une nouvelle manière de regarder et de représenter le monde. Ainsi les premiers dirigeables de l'histoire, les avions de l'aviation naissante ou encore l'hydro-aéroplane, ancêtre de l'hydravion, constituent de véritables trésors nationaux.

La nacelle du Dupuy-de-Lôme, une nacelle de dirigeable du XIX^e siècle à propulsion à bras



Huile sur toile L'atelier des frères Voisin à Billancourt de François Alaux, 1908, un tableau illustrant la belle époque de l'aviation



Santos-Dumont Demoiselle, un des premiers avions construits en série



Pendule ballon de Charles et Robert dit « Charlière », un exemple de la « ballomania » à la fin du XVIII^e siècle

Hall Grande Guerre

L'aviation d'avant 1914 s'affirme comme un sport mécanique élégant et un spectacle propre à susciter l'enthousiasme populaire. Dès 1910, l'armée française achète des appareils, forme des aviateurs et les associe à ses exercices annuels. Loin de faire sienne la prédiction de Clément Ader selon laquelle « sera maître du monde qui sera maître de l'air », elle n'assigne toutefois encore à l'aviation qu'un rôle mineur. Mais au début de la bataille de Verdun, en février 1916, il devient évident que sans supériorité aérienne, on ne peut espérer un avantage significatif au sol. Dès lors, l'avion s'affirme comme une arme à part entière qui transforme profondément la guerre, modifiant les doctrines, l'organisation et la manière de mener les combats. Cette seconde partie du parcours retrace les principaux jalons de cette transformation, mettant en lumière la place et le rôle grandissants de l'aviation et des aéronautes.



Nieuport Type XI bébé, un appareil emblématique des chasseurs de la Grande Guerre

Hall Entre-deux-guerres

Les avions exposés retracent l'histoire des grands raids aériens. La livrée rouge du *Point d'Interrogation* de Costes et Bellonte, qui relia en 1930 Paris à New York, attire immédiatement le regard. Le train d'atterrissage de *L'Oiseau Blanc*, l'avion de Nungesser et Coli, disparus en mer, rappelle combien ces raids étaient des aventures dangereuses... Autre pièce unique, le fuselage d'un Farman F-60 Goliath donne à voir le confort tout relatif des premiers avions de ligne de l'histoire, dans les années 1920.



Bréguet XIX TF Super Bidon Point d'Interrogation, le premier avion à effectuer la traversée Paris-New York dans le sens est-ouest



Douglas C-47 Skytrain, un des avions les plus produits de l'histoire

Hall Seconde Guerre mondiale

Ce panorama des avions de guerre de la Seconde Guerre mondiale présente le célèbre Supermarine Spitfire, chasseur emblématique de la Royal Air Force, qui côtoie le non moins célèbre Douglas C-47A Skytrain aussi connu sous le nom de Dakota. À bord du C-47, qui participa massivement au débarquement en Normandie, le visiteur vit une immersion proche du réel, recréant les bruits et le stress ressentis par les parachutistes alliés...



Hall Normandie Niemen

Cet espace est consacré à une unité des Forces Aériennes Françaises Libres à l'histoire exceptionnelle : le régiment de chasse Normandie – Niemen, engagé contre le nazisme sur le front de l'est au cours de la Seconde Guerre mondiale. Un des points forts de la visite est la présentation centrale du Yak 3, dernier exemplaire des avions utilisés sur le front soviétique et ayant atterri au Bourget le 20 juin 1945 lors du retour en France du régiment.

Yakovlev Yak-3, dernier appareil original existant du régiment de chasse Normandie-Niemen

Hall de la Cocarde

Les avions, équipements et documents exposés présentent l'armée de l'Air et de l'Espace de l'après Seconde Guerre mondiale à nos jours, des premiers avions à réaction à l'utilisation du drone. De nombreux films illustrent les missions et métiers de l'arme aérienne moderne. L'une des pièces phares est un Mirage 2000 (Dassault), avion de chasse polyvalent ayant équipé l'armée française à partir de 1984.

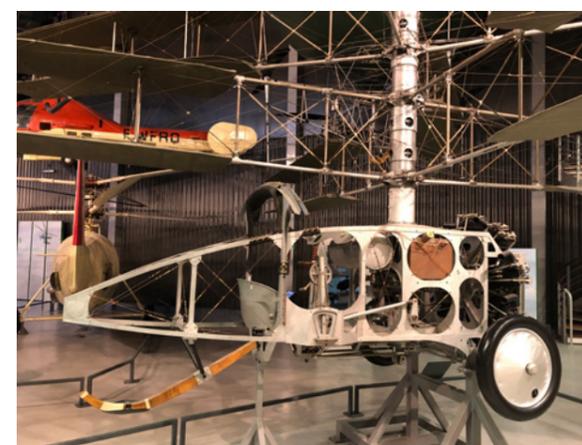


Dassault Mirage 2000-01, le prototype d'un des avions actuels de l'armée de l'Air et de l'Espace.



Hall des Hélicoptères

Devenus familiers dans le paysage aéronautique civil et militaire, les hélicoptères et autogires s'exposent dans ce hall. On y trouve toute une variété de machines étranges qui illustrent le génie humain : de l'hélicostat N°6 d'Oehmichen, datant de 1935, en passant par le Cierva C8-2, premier autogire à avoir traversé la Manche, jusqu'à l'Alouette III du peloton de Gendarmerie de Haute Montagne, qui sauva de nombreuses vies.



Hélicoptère Pescara, les débuts de l'hélicoptère



Dassault Mystère IV A-01, le premier chasseur français à franchir le mur du son

Hall des Prototypes

Le Hall des Prototypes donne à voir le foisonnement technologique de l'après-Seconde Guerre mondiale et de l'ère du jet (transition des avions à hélice aux avions à réaction). On y découvre les fuselages métalliques de prototypes toujours plus sophistiqués. Parmi ceux-ci figurent l'avion expérimental Leduc 010, mis au point pour être largué depuis un avion porteur, le Triton, premier avion français à réaction ou encore le Mirage III-V-01, prototype d'avion à décollage et atterrissage vertical.



Concorde F-WTSS et Concorde F-BTSD, le prototype 001 du mythe supersonique et le Concorde Sierra Delta, avion de tous les records

Hall Concorde

Le seul endroit au monde permettant de visiter deux Concorde, le légendaire supersonique franco-britannique! Une exposition retrace l'observation extraordinaire d'une éclipse de Soleil en 1973 par le prototype du Concorde.

Hall de l'Espace

Dans ce hall, le visiteur est transporté bien au-delà de l'atmosphère terrestre... Le parcours couvre toute l'histoire de la conquête spatiale par l'être humain avec notamment les fusées sondes, les programmes Ariane, les missions Apollo, la capsule Soyouz T-6 utilisée par Jean-Loup Chrétien, premier Français dans l'espace, ainsi que sa combinaison de vol originale.



Capsule Soyouz T-6, un véritable vaisseau spatial et l'un des rares objets à revenir de l'espace

Tarmac

Sur le tarmac du musée, une dizaine d'appareils civils et militaires exposés en statique permettent de découvrir l'aviation de transport militaire, la patrouille maritime ou encore l'évolution des avions de ligne, des années 1950 à nos jours avec des appareils emblématiques : le Mercure 100, le Jumbo Jet Boeing 747 et l'Airbus A380. Deux maquettes grandeur nature des fusées Ariane 1 et Ariane 5 ont également été construites sur le tarmac par l'Agence spatiale européenne (ESA), le Centre national d'études spatiales (CNES) et la société Arianespace à l'occasion des Salons du Bourget 1979 et 1995.



4. POUR COMPLÉTER LA VISITE, DES ATELIERS ET ACTIVITÉS À DÉCOUVRIR

DES EXPÉRIENCES « PLUS VRAIE QUE NATURE »

Boarding pass

Au musée de l'Air et de l'Espace, les visiteurs sont invités à monter à bord d'appareils mythiques comme le Boeing 747, le Concorde ou le Dakota, immersion garantie !

Planétarium

Un voyage à la découverte du ciel étoilé, à la fois familial et mystérieux. Sans nuage ni pollution lumineuse des grandes villes, c'est confortablement installés que les visiteurs se laissent guider par un spécialiste, pour explorer les mystères de l'Univers.

La tour de contrôle

Restaurée dans son architecture de 1953, la tour de contrôle, en activité jusqu'à 1993, rouvre ses portes. Depuis la vigie, un panorama spectaculaire avec une vue imprenable sur les pistes de l'aéroport de Paris-Le Bourget et à l'horizon, le Sacré-Cœur et la Tour Eiffel si le ciel est clément.



La tour de contrôle



Le planétarium



DE RICHES RESSOURCES À DISPOSITION

Médiathèque-ludothèque

Lieu de découverte et de partage, cet espace au cœur de l'aérogare invite au voyage et à la curiosité. En libre accès, il regorge de ressources sur l'aviation et l'espace, ou de défis ludiques à relever sur la thématique aérienne.

Visites guidées

Différentes visites d'1h30 sont organisées pour que petits et grands accèdent à tous les incontournables du musée ou aux parcours thématiques.



EN FAMILLE

Planète Pilote

Cet espace ludo-éducatif dédié aux 6-12 ans propose aux enfants, parents et accompagnateurs une expérience inédite : se glisser le temps d'une heure dans la peau d'un pilote, astronaute, voyageur, steward... Ils peuvent pénétrer dans le cockpit d'un avion de ligne ou de tourisme, observer l'activité d'un aéroport depuis une tour de contrôle ou découvrir le système solaire pour s'initier à l'aérospatial en s'amusant.

Le cocon

Conçu pour les tout petits de 0 à 3 ans, ce lieu a été pensé pour offrir un temps de respiration aux enfants et à leurs parents durant leur visite. Espace allaitement, jeux adaptés, salle de change ... Tout est fait pour garantir une expérience 100% bébé friendly !

Ateliers familles

Plusieurs ateliers thématiques sont proposés pour les enfants à partir de 6 ans, où ils pourront réaliser entre autres une montgolfière, une maquette d'hélicoptère ou comprendre pourquoi l'avion est le moyen de transport le plus sûr du monde !



Planète Pilote



Visite guidée

5. UN MUSÉE CENTENAIRE QUI CONTINUE SA MUE

Premier établissement culturel en Seine-Saint-Denis par sa fréquentation, le musée de l'Air et de l'Espace est un lieu incontournable dans le territoire et continue sa transformation pour mieux répondre aux attentes des publics et aux défis de la société.

Dès 2025, le musée accueillera une nouvelle exposition permanente dédiée à la navigation aérienne et au contrôle aérien. Baptisé NAVACA, ce projet unique investira les espaces de la tour de contrôle historique avec de nombreux objets et dispositifs pour comprendre le rôle essentiel du contrôleur aérien ainsi que les principes de la navigation. Avec la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) comme partenaire principal, de nouvelles acquisitions et dispositifs de médiation seront à découvrir en juin 2025.

Astreos, c'est le nom que porte le grand projet du musée avec un nouveau hall dédié à l'aviation civile, commerciale, légère et sportive post-1945. Dans cette optique, de nombreuses collections sont actuellement étudiées, restaurées et acquises.

Le musée connaîtra un nouveau tournant avec l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express prévue pour fin 2026. Les visiteurs sont attendus plus nombreux que jamais grâce à un accès facilité, et pourront découvrir une programmation riche en nouveautés et expériences.

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

HORAIRES D'OUVERTURE

Le musée est ouvert toute l'année, sauf le 1^{er} janvier et le 25 décembre, du mardi au dimanche de 10h00 à 17h00 du 1^{er} octobre au 31 mars et de 10h00 à 18h00 du 1^{er} avril au 30 septembre.

ACCÈS

En voiture : à 10 min depuis Paris avec l'A1, sortie n° 5 « Aéroport du Bourget »
En transports en commun : avec le bus 350, ou le M7 + bus 152, ou RER B + bus 152 ou bus 610

TARIFS INDIVIDUELS

Entrée musée : 17€ (« Check-in + Boarding pass »), gratuit pour les moins de 26 ans (hors accès aux avions avec « Boarding pass »)

Site web : www.museeairespace.fr

[f museedelairtdelespace](#)

[X MuseeAirEspace](#)

[@museeairespace](#)

[museeairespace](#)

[MuseeAirEspaceParis](#)

Pour accéder aux nombreuses photos d'archives en lien avec les faits aériens, les figures d'aéronautique et les collections du musée : mediatheque.museeairespace.fr

CONTACTS PRESSE

Direction de la Communication et du Numérique
presse@museeairespace.fr
06 15 37 18 07

Création graphique : Jeanne-Marie Monpeurt pour Alambret Communication / Rédaction : Charlotte Tortat pour Alambret Communication avec les équipes du musée / Photographies : © Musée de l'Air et de l'Espace – Paris-Le-Bourget : Frédéric Cabeza, Alexandre Fernandes, Vincent Pandellé, Tania Rieu, © AFP





arianespace
service & solutions

esa

esa

GROUPE
AIR FRANCE

AIR FRANCE
Musée de l'Air et de l'Espace

747

MUSÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

VISION
BCA
AEROVISION
VISION
BCA