

NOUVEL ESPACE THÉMATIQUE

1910/2010

CENT ANS D'AÉRONAUTIQUE NAVALE

Musée national de la Marine
Paris — Palais de Chaillot / www.musee-marine.fr



UN ESPACE D'EXPOSITIONS THÉMATIQUES NAVALES
À TÉLÉCHARGER SUR LE SITE INTERNET BREGUET



Musée national
de la Marine

1910/2010
CENT ANS
D'AÉRONAUTIQUE
NAVALE

nouvel espace thématique

Paris, palais de Chaillot

cent ans → **Aéronautique navale**

→ **sommaire**

- communiqué de presse
- les marins à bord des ballons
- Aéronautique navale basée à terre (1) et (2)
- Aéronautique navale embarquée (1) et (2)
- chronologie de 1910 à nos jours (1) et (2)
- liste des œuvres présentées
- visuels disponibles pour la presse
- fiche pratique



Super Etendard Modernisés en vol
©Marine Nationale/Benjamin Vinot-Préfontaine



Musée national
de la Marine



Rafale Marine en vol avec un MIG 29
© Marine Nationale/Nathalie Nocart

presse
→
communiqué

Paris, palais de Chaillot

→ **nouvel espace thématique**
CENT ANS D'AÉRONAUTIQUE NAVALE 1910/2010
à partir du 27 octobre 2010

L'Aéronautique navale célèbre cette année ses cent ans d'existence. A cette occasion, un nouveau parcours thématique permanent lui est consacré. Des origines à aujourd'hui, le visiteur découvre l'étonnante histoire et les enjeux de l'aviation dans la Marine.

marins du ciel

Les prémices de l'Aéronautique navale remontent aux années 1870. Les ballons montés, très utilisés pendant la guerre franco-allemande, étaient pour la plupart mis en œuvre par des marins en raison de leurs compétences dans l'art de la navigation. La traversée de la Manche par Blériot en juillet 1909 amène la Marine à se tourner vers l'aviation en 1910. Elle se procure alors, au fil des années, avions, hydravions, hélicoptères, porte-avions... Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'Aéronautique navale s'est fortement développée. Elle est actuellement très impliquée dans toutes formes d'opérations : dissuasion, projection, protection, prévention, connaissance et anticipation, dans un cadre national et international. Elle compte aujourd'hui 6800 hommes et femmes, militaires et civils, et 211 aéronefs.

du ballon au drone : 100 ans d'Aéronautique navale

1910 marque la naissance de l'Aéronautique maritime, renommée plus tard Aéronautique navale. Pour célébrer son centenaire, le musée national de la Marine crée cet espace permettant au grand public de comprendre la dimension aérienne de la Marine, des précurseurs à aujourd'hui.

Sur 100 m², le public évolue parmi des modèles d'appareils, tels le dirigeable Astra-Torrès (1917*), des hydravions Breguet (1935* et 36*), les hélicoptères Alouette (1955*, 62*) et Super-Frelon (1963*), l'avion Etendard (1961*) et Super Etendard (1978*), le Rafale (2004*), et bien d'autres encore. Il découvre également une véritable nacelle de ballon (1917), un tableau de bord d'avion P2V6 (1953*), des tenues d'aviateur ou encore un siège éjectable de Crusader !

les ailes de la mer au musée

Disparition du dirigeable, âge d'or des hydravions, ou impressionnants porte-avions, de la *Foudre* au *Charles de Gaulle*... Dans ce lieu, où sont présentés Aéronautique navale basée à terre et Aéronautique navale embarquée, des témoignages humains et techniques racontent ces évolutions majeures de la Marine. Maquettes, objets, instruments, films d'époque, photographies anciennes et contemporaines se joignent à une chronologie illustrée des événements marquants.

Voici l'occasion, en un même lieu, de naviguer entre mer et ciel !

bon vol à bord !



« Cent ans d'Aéronautique navale » a été réalisé grâce au soutien de BREGUET.

(* date de mise en service)

commissariat :

Vice-amiral Jean-Noël Gard, directeur, musée national de la Marine
Alain Niderlinder, conservateur-adjoint, musée national de la Marine

→ **communication** Sylvie David-Rivièreulx, relations extérieures, chef du service
Anaïs Gonet, attachée de presse
tél. : 01 53 65 69 45 & 47
e-mail : presse@musee-marine.fr



→ les marins à bord des ballons

quand la Marine s'intéresse aux avions...

Les similitudes entre la navigation sur mer et dans les airs conduisent de nombreux marins à piloter les ballons libres lors du siège de Paris en 1870, mais c'est seulement à partir des années 1880 que la Marine s'intéresse à l'apport de l'aérostation pour la réalisation de ses missions. Observer les déplacements d'une flotte ennemie, reconnaître des batteries de côtes, repérer des escadres abritées dans des rades ou même suivre la position d'un sous-marin entre deux eaux sont les principales possibilités qu'offre l'emploi de ballons qu'ils soient libres ou captifs quand ils sont reliés à un navire.

premiers essais, premiers ballons

Après quelques essais à bord de batteries flottantes et de cuirassés, l'Etat-major commande à partir de 1888 à l'établissement de Chalais-Meudon une série de ballons sphériques à hydrogène, dits « type de la Marine », réalisés en soie de Chine recouverte d'un vernis à l'huile de lin. Un centre d'essai de ballons captifs pour la Marine, le Parc de Lagoubran, est alors établi à Toulon en 1890. En 1904, la Marine renonce à l'emploi des ballons dont les résultats sont jugés insuffisants et ne recourra de nouveau à l'aérostation qu'au cours de la Première Guerre mondiale.



*Préparation d'ascension d'un ballon
d'observation
Toulon, 1917*

© musée national de la Marine/S. Dondain

*Ballon d'observation Caquot
Février 1917
© musée national de la Marine*





→ Aéronautique navale basée à terre (1)

1910-1918 la Marine s'équipe



Dirigeable AT4 à Rochefort vers 1918
© MnM/S. Dondain - Droits réservés

La traversée de la Manche par Blériot le 25 juillet 1909 marque les débuts de l'aviation opérationnelle et convainc la Marine de s'équiper en aéronefs. En 1910, un groupe de 7 officiers de Marine est désigné pour suivre des cours de pilotage et la Marine commande son premier avion. La même année, Henri Fabre, un ancien marin, met au point et fait décoller l'Hydroplane, l'ancêtre des hydravions. Dès 1912, un décret institue le Service de l'aviation maritime qui regroupe

le Centre d'aviation de Fréjus-Saint-Raphaël, 2 aéronefs et le croiseur *Foudre* transformé en transport d'aviation. En juillet 1914, à la veille de la Première Guerre mondiale, un nouveau décret crée le Service Central de l'Aéronautique maritime aux compétences plus étendues. A cette date, ce service dispose de 25 appareils disparates mis en oeuvre par 14 pilotes et une centaine de marins non volants, en revanche, il n'a ni ballon ni dirigeable. Au cours de la guerre, le besoin de réaliser de multiples opérations de reconnaissance parfois suivies de bombardements ainsi que la montée en puissance de la lutte anti-sous-marin entraîne une accélération des commandes d'aéronefs, en particulier des hydravions. 36 centres d'aviation maritime sont alors implantés le long du littoral pour assurer la protection des côtes et des convois marchands. A la fin du conflit, l'Aéronautique maritime emploie 650 aéronefs et son parc aérostatique est composé de 200 ballons libres ou captifs de type Caquot et 40 dirigeables mis en service à partir de 1916.

1919-1945 l'âge d'or des hydravions



Hydravion CAMS 37 avec son équipage
vers 1926
© MnM/S. Dondain - Droits réservés

A l'issue de la Première Guerre mondiale, l'Aéronautique maritime française à terre se limite à l'emploi d'hydravions d'observation et de dirigeables. Ces derniers, au nombre d'une trentaine, vont peu à peu disparaître jusqu'à leur extinction en 1937. La mise au point d'hydravions d'exploration de grande autonomie dans les années 1920 donne naissance à de nombreux raids et concours civils où de jeunes officiers de marine se distinguent et établissent des records de vitesse

et de distance. Ces hydravions multimoteurs qui ouvrent la voie au transport aérien commercial, sont aussi déclinés en bombardiers lourds dont certains participent à la guerre du Rif au Maroc entre 1925 et 1927.

La création du ministère de l'Air en 1928 puis de l'armée de l'Air en 1933 prive temporairement la Marine de la tutelle de son aéronautique qu'elle recouvre en 1936 à l'exception de l'étude et de la construction des avions et matériels et de la formation initiale des pilotes qui restent assurés par l'armée de l'Air. Lors de la déclaration de guerre en 1939, les 370 avions et hydravions de la Marine sont trop anciens et diversifiés pour inquiéter l'aviation allemande. Dès juin 1940, les formations se replient dans les bases du sud de la France et en Afrique du nord. Outre-mer, l'Aéronautique navale restée fidèle au gouvernement de Vichy s'oppose aux aviations anglaises et américaines à Mers el Kébir, à Dakar, en Syrie et au Maroc tandis que les pilotes et techniciens ralliés à la France Libre intègrent les forces alliées.



→ **Aéronautique navale basée à terre (2)**

depuis 1945, l'Aéronautique navale basée à terre au cœur des opérations

La Guerre d'Indochine (1946-1954) va changer la dimension de l'Aéronautique navale française qui devient une force majeure. La variété de ses missions, surveillance maritime, protection des convois, transport de troupes, bombardement, va se poursuivre au cours de la Guerre d'Algérie (1956-1962) où se généralise également l'emploi de l'hélicoptère. Au début des années 1960, les hydravions de reconnaissance sont abandonnés au profit d'avions plus polyvalents comme les Neptune puis les Breguet Atlantic. Aujourd'hui, l'Atlantic II, version moderne du précédent, emporte torpilles anti-sous-marines et missiles anti-navires et dispose d'importants moyens de détection et d'information.

Employée dans tous les conflits extérieurs où la France est engagée, l'Aéronautique navale basée à terre se trouve également au cœur des opérations de service public dont la surveillance des pêches, l'assistance et le secours en mer. Elle participe enfin à la lutte contre les trafics et les actes de piraterie.



*Breguet Atlantic 1 en vol
vers 1973
© musée national de la Marine*

*Breguet Atlantique II en vol
Tir d'un missile exocet
© Marine Nationale*





→ Aéronautique navale embarquée (1)

1910-1918 premiers décollages à bord de bateaux



Croiseur Foudre, vers 1901
© MnM/S. Dondain - Droits réservés

En novembre 1910 aux Etats-Unis, le pilote Eugène Ely décolle à partir d'une plate-forme en bois montée à l'avant du cuirassé *Birmingham*. C'est une première mondiale qu'il double en effectuant, en janvier 1911, le premier appontage de l'histoire en se posant sur le pont du cuirassé *Pennsylvania*. En France, après une campagne d'essais en 1910, l'aviation embarquée débute

réellement en 1912 avec la transformation du croiseur porte-torpilleurs *Foudre* en transport d'aviation. Un premier hydravion est installé à son bord, un hydroplane « Canard » Voisin, mis à l'eau et remonté sur le pont à l'aide d'un mât de charge spécifique. C'est également à bord de la *Foudre* équipée d'une plate-forme provisoire, que le constructeur René Caudron effectue un premier décollage à bord de son avion à roues en mai 1914 mais l'entrée en guerre stoppe ces expérimentations. A cette époque, l'aviation embarquée ne compte que 14 appareils. La *Foudre* est bientôt suivie au cours du conflit par 5 autres navires reconvertis en transports d'aviation. D'ultimes essais de décollage à bord du cuirassé *Paris* sont tentés en octobre 1918 avant d'être interrompus par l'armistice. Les essais reprendront en 1920.

1919-1945 porte-avions et catapultages



Catapultage d'un hydravion Gourdou-Leseurre à bord du croiseur Duquesne à Stockholm, 1930
© MnM / Marine nationale

Au début des années 1920, à la différence des États-Unis, de l'Angleterre et du Japon, la France ne se tourne pas rapidement vers le porte-avions et continue d'hésiter entre l'avion et l'hydravion. Les essais de lançements d'avions à roues à partir de navires équipés de plates-formes ne donnant pas satisfaction, la transformation en porte-avions du cuirassé *Béarn* aboutit à sa mise en service en 1927. Ce dernier n'est pourtant

utilisé que comme bâtiment d'expérimentation. En 1938, la construction de deux porte-avions est votée mais l'entrée en guerre arrête le programme.

Pour les hydravions, le souhait de la Marine est d'en équiper ses cuirassés et croiseurs et de les faire décoller du bord. Une première catapulte est installée sur un croiseur en 1927 et une vingtaine de navires vont en bénéficier en une dizaine d'année. Afin de disposer d'une base mobile d'hydravions, un transport d'hydravions spécifique, *Commandant Teste*, est lancé en 1932. En octobre 1939, à l'entrée en guerre, les flottilles du *Béarn* rejoignent les bases à terre. Le porte-avions est ensuite envoyé au Canada en 1940 pour réceptionner une commande d'avions mais est détourné au retour pour être mis à l'abri à la Martinique jusqu'en 1943. Le transport *commandant Teste* après quelques liaisons en Méditerranée est sabordé à Toulon en 1942.



Musée national
de la Marine

1910/2010
CENT ANS
D'AÉRONAUTIQUE
NAVALE

nouvel espace thématique

Paris, palais de Chaillot

Aéronautique navale



cent ans

→ Aéronautique navale embarquée (2)

depuis 1945, la Marine se reconstruit autour du porte-avions

L'arrivée de l'avion à réaction entre 1945 et 1948 précède de peu la mise au point de trois technologies majeures à bord des porte-avions :

- La catapulte à vapeur, capable d'entraîner sur quelques dizaines de mètres, à l'aide d'un patin glissant dans un rail, un avion de plusieurs tonnes à plus de 200 km/h
- Le miroir d'appointage, dispositif optique sécurisant les manœuvres d'approche des pilotes
- La piste oblique, ajout d'un pont désaxé sur bâbord, évitant à l'avion qui se pose le risque de percuter les avions parkés à l'avant du pont d'envol. Dans l'immédiat après-guerre, l'Aéronautique navale française se reconstruit avec l'aide des Américains et des Britanniques qui lui fournissent des avions et surtout des porte-avions, devenus les pièces maîtresses des grandes Marines. C'est autour du porte-avions que l'Aéronautique navale est engagée, d'abord dans la guerre d'Indochine puis dans de nombreuses opérations extérieures.

Au début des années 1960, la France s'est dotée de matériels performants de conception et de construction nationale dont deux porte-avions, un porte-hélicoptères, des avions et des hélicoptères modernes. Aujourd'hui, les aéronefs embarqués sur les bâtiments français sont français, (Rafale, Super Etendard, Panther), américains (Hawkeye) et européens (hélicoptères Lynx puis NH 90).



Vol d'avions
Super Etendard Modernisé,
largage de leurres infra-rouges
© Marine Nationale/Romain Veyrié

Hélitreuilage depuis un sous-marin à l'aide d'un
hélicoptère Panther
© Marine Nationale/Vincent Maupile





→ **chronologie de 1910 à nos jours** (1)

- 1910** Sept officiers de Marine sont désignés pour suivre des cours de pilotage. Henri Fabre fait décoller sur l'étang de Berre son hydroaéroplane, prototype de l'hydravion.
La Marine commande et reçoit son premier avion, un biplan Farman.
- 1911** Le croiseur porte-torpilleurs *Foudre* est transformé en bâtiment de soutien pour l'aviation maritime.
La Marine commande son premier hydravion, un Voisin.
- 1912** Création du Service de l'Aviation Maritime.
- 1914** La *Foudre* est provisoirement doté d'une plate-forme qui permet à René Caudron de décoller du bord avec un avion à roues.
- 1914-1918** L'Aéronautique maritime, qui compte environ 25 appareils à l'entrée en guerre, participe à de nombreuses missions au cours du conflit, en particulier dans la lutte anti-sous-marine.
- 1916** L'ingénieur Albert Caquot met au point son ballon captif d'observation, repris par l'ensemble des armées alliées.
- 1918** A la fin de la guerre, l'Aéronautique maritime compte environ 650 hydravions et avions, 200 ballons et 40 dirigeables.
- 1920** Un projet de loi prévoit la transformation du cuirassé *Béarn* en porte-avions. Le lieutenant de vaisseau Teste fait décoller et atterrir un avion en utilisant la coque du *Béarn* recouverte d'une piste en bois. Il décolle également de la plate-forme de l'avisos *Bapaume*.
- 1922** Début de la mise au point de catapultes embarquées pour hydravions.
- 1923** Explosion du dirigeable *Dixmude* au large de la Sicile.
- 1925** Commande du transport d'aviation *Commandant Teste*.
- 1926** Première catapulte française pour hydravion montée sur le croiseur *Primauguet*.
- 1927** Admission au service actif du porte-avions *Béarn*. Premier appontage en mer.
- 1932** Entrée en service du *Commandant Teste* armé des hydravions de chasse (Gourdou-Leseurre) et des hydravions torpilleurs PL14 (Levasseur), en attendant des bombardiers Goliath (Farman).
- 1933** Premier vol de l'hydravion Breguet 501 Bizerte.
- 1933** Premier vol de l'hydravion Loire 130 qui est déployé sur les cuirassés, les croiseurs lourds et certains croiseurs légers.
- 1936** Essais en vols d'autogyres (ancêtres des hélicoptères) à bord du *Béarn*.
- 1938** Mise sur cale du porte-avions *Joffre* dont la construction est stoppée en 1940. A l'entrée en guerre, l'aéronautique navale compte environ 370 hydravions et avions de combat.
- 1940** Destruction d'une partie des appareils de l'Aéronautique navale au cours de la Bataille de France (mai et juin 1940).
- 1944-1945** L'Aéronautique navale se reconstruit avec l'aide américaine et britannique. La France reçoit le porte-avions d'escorte *Bitter* rebaptisé *Dixmude*, 15 hydravions Catalina qui renforcent les 12 déjà livrés aux forces navales françaises libres et 36 bombardiers SBD Dauntless. Les pilotes français sont formés aux Etats-Unis.
- 1946** Envoi en Indochine du porte-avions *Dixmude*. C'est le début des opérations de l'Aéronautique navale en Indochine qui vont durer jusqu'en 1956. L'Angleterre transfère à la France le porte-avions *Colossus*, rebaptisé *Arromanches*.
- 1947** L'adhésion de la France au traité de l'Atlantique Nord (OTAN) lui permet d'obtenir des avions américains : chasseurs F6F-5 HELLCAT puis F4U-7 Corsair, bombardiers légers SB2C Helldiver, avions anti-sous-marins TBM Avenger.



→ **chronologie de 1910 à nos jours** (2)

- 1951** Pour aider les forces françaises en Indochine, les Etats-Unis transfèrent à la France le porte-avions *Langley*, rebaptisé *La Fayette*, suivi, en 1953, du *Belleau Wood*, rebaptisé *Bois Belleau*.
- 1952** Livraison par les Etats-Unis des premiers avions Lockheed Neptune P2V6 destinés à la lutte anti-sous-marine.
- 1953** Commande du porte-avions *Clemenceau* destiné à mettre en œuvre des avions anti-sous-marins Breguet Alizé, des intercepteurs Aquilon et des avions d'assaut Étendard IV.
Réception par la Marine de son premier avion à réaction embarqué, l'Aquilon.
- 1955-1962** L'Aéronautique navale participe à de très nombreuses opérations pendant la guerre d'Algérie.
- 1957** Mise en chantier du porte-avions *Foch* aux caractéristiques identiques au *Clemenceau*.
- 1957-1958** Modernisation du porte-avions *Arromanches* pour le doter d'une piste oblique et d'un miroir d'appontage
- 1960** Mise en chantier du porte-hélicoptère *Résolue* qui prend le nom de *Jeanne d'Arc* en 1964.
- 1961** Admission du porte-avions *Clemenceau* au service actif (*Foch* 1963)
Mise en service des Breguet Alizé, avions embarqués pour la lutte anti-sous-marine.
- 1962** Mise en service des avions de chasse à réaction embarqués, Etendards IV M
Premier vol de l'hélicoptère Super Frelon
Début de l'emport d'hélicoptères sur les navires de combat.
- 1964** Achat aux Etats-Unis de 42 avions de chasse embarqués F8E (FN) Crusader.
- 1965** Livraison du Breguet Atlantic, avion de patrouille maritime.
- 1978** Entrée en service de l'hélicoptère franco-britannique ASM Lynx. Il équipe les frégates.
- 1979** Décision du remplacement des porte-avions *Clemenceau* et *Foch* par deux porte-avions de 36 000 tonnes à propulsion nucléaire, baptisés *Richelieu* et *Charles De Gaulle*.
- 1987** Lancement de la construction du porte-avions *Richelieu* rebaptisé *Charles De Gaulle* qui va durer douze ans. Il doit mettre en œuvre une quarantaine d'appareils destinés à l'attaque d'objectifs terrestres ou navals, la défense aérienne et la dissuasion nucléaire avec le missile ASMP.
- 1989** Mise en service de l'avion de patrouille maritime Breguet Atlantique 2.
- 1991** Premier vol du prototype de l'avion de chasse embarqué Rafale.
- 1994** Mise en service de l'hélicoptère embarqué Panther.
- 1995** Premier vol de l'hélicoptère européen multirôle NH 90 (premières livraisons en 2011).
- 1998** Livraison de l'avion de guet aérien Hawkeye, acheté à 3 exemplaires aux Etats-Unis.
- 2001** Admission au service actif du porte-avions *Charles De Gaulle*.
- 2004-2005** Lancements des Bâtiments de Projection et de Commandement (BPC) *Mistral* et *Tonnerre*, porte-hélicoptères d'assaut polyvalents.
- 2008** Campagne d'essais de décollages et d'appontages de drones (aéronefs sans pilote) sur une frégate de la Marine.



→ liste des œuvres présentées

les marins à bord des ballons

Nacelle de ballon captif d'observation de la Marine, type Caquot, vers 1917
Ancre herse Renard pour nacelle de ballon d'observation, début XX^e siècle

la naissance de l'Aéronautique maritime basée à terre. 1910-1918

Dirigeable souple Astra-Torrès AT 4. 1917 (en service) 1920 (retrait)
Pale d'hélice de dirigeable Astra-Torrès, 1926
Hydravion Nieuport, 1912
Hydravion FBA 150 hp, 1916 (en service) 1922 (retrait).
Départ d'un hydravion-Dunkerque, 13 novembre 1916, huile sur panneau de Joseph Félix BOUCHOR (1853-1937)
Insigne de poitrine d'observateur de ballon captif de la Marine, n° 546, vers 1917
Insigne de poitrine de pilote de dirigeable de la Marine, n° 122, vers 1918

la jeunesse de l'Aéronautique navale basée à terre. 1919-1945

Tenue de vol de pilote de l'Aéronautique navale, vers 1939
Hydravion Cams 37 A, 1928 (en service) 1940 (retrait).
Le Dixmude survolant l'escadre, 1923, huile sur toile, de Paul LÉVERÉ (1875-1949), peintre officiel de la Marine
Trophée du Grand Prix de Monaco, 1920, bronze argenté
Brevet de pilote d'hydravion délivré à l'enseigne de vaisseau Bellot, le 4 mai 1918
Hydravion Breguet Bizerte (type 521), 1935 (en service) 1946 (retrait)
Compas d'aviation MOREL-B.B.T. type A. Ets KRAUSS, Paris, vers 1935
Canon automatique d'aviation Hispano-Suiza de 20mm type HS 404, 1939
Hydravion Breguet 731 « Bellatrix », 1947 (en service) 1954 (retrait)

l'Aéronautique navale basée à terre et sa participation aux opérations extérieures depuis 1945

Avion Lockheed Neptune P2V7, 1958 (en service) 1984 (retrait)
Tableau de bord d'avion Lockheed Neptune P2V6, 1953 (en service) 1969 (retrait)
Avion Breguet Br 1150 Atlantic 1, n°203, 1965 (en service) 1996 (retrait)
Altiphote, appareil photographique embarqué, vers 1960
Avion Falcon 50 Marine, 2009

la naissance de l'Aéronautique maritime embarquée. 1910-1918

Hydravion de chasse Hanriot HD.2., 1918
Casque d'aviateur modèle Roold, 1917

la jeunesse de l'Aéronautique navale embarquée et le triomphe du porte-avions. 1919-1945

Hydravion Gourdou Leseurre GL 810, 1930 (en service) 1945 (retrait)
Croiseur *Primauguet*, 1924 (en service) 1942 (retrait)

la Marine se reconstruit autour du porte-avions, depuis 1945

Hélicoptère Alouette II SE 3130, 1955 (en service) 1997 (retrait)
Hélicoptère Alouette III SE 3160, 1962 (en service)
Siège éjectable britannique Martin-Baker, type MK5, 1963
Diorama des porte-avions français, de la *Foudre* au *Charles De Gaulle*
Avion Aquilon, 1955 (en service) 1966 (retrait)
« l'Aéronautique navale - Marine nationale » Affiche de propagande, vers 1945-1950 de Paul LANGELLÉ
Montre de pilote Breguet type XX « Aéronautique navale », 1960
Avion Etendard IV M, 1961 (en service) 1991 (retrait)
Avion Fouga CM 170-M Magister, 1956 (en service) 1962 (retrait)
Hélicoptère Super-Frelon. SA 321.002., 1963 (en service) 2010 (retrait)
Avion Super Étendard, 1978 (en service)
Avion Rafale F3 Marine, 2009
Tenue de vol de pilote de chasse, 2010



→ visuels disponibles pour la presse

Pour la promotion de l'espace thématique « Cent ans d'Aéronautique navale » le musée national de la Marine autorise la presse à utiliser les photographies des objets et documents présentées sur cette page. Ces images sont disponibles sur demande par e-mail. Le copyright pour la diffusion de ce matériel est gratuit et suit les conditions suivantes : Le matériel de presse ne peut être diffusé que dans le cadre de la promotion de l'espace, présenté à Paris, palais de Chaillot, à partir du 27 octobre 2010. Les illustrations choisies doivent respecter le copyright spécifique tel qu'indiqué sur les légendes.



- 1 - Ballon d'observation Caquot, février 1917 © musée national de la Marine
- 2 - Hydravion CAMS 37 avec son équipage, vers 1926 © musée national de la Marine/S. Dondain, droits réservés
- 3 - Décollage d'un P.L.7 du Béarn, XX^e siècle © musée national de la Marine/S. Dondain - Marine nationale
- 4 - Neptune P2V6 en vol, vers 1953 © musée national de la Marine/S. Dondain - Marine nationale
- 5 - Catapultage d'un hydravion Gourdou-Leseurre à bord du croiseur *Duquesne* à Stockholm, 1930 © musée national de la Marine - Marine nationale
- 6 - L'hydroplane "Fabre", 1911 © musée national de la Marine/S. Dondain - droits réservés
- 7 - Super Etendard au décollage, 2006 © Marine nationale/ J. Tonard
- 8 - Rafale © Marine Nationale/Daniel Ferellec
- 9 - Rafale Marine, Hawkeye et F18 en formation pour le défilé lors l'exercice américain JTFEX (Joint Tactical Force Expeditionary Exercise) du 28 juin au 1er août 2008 en Virginie (Etats-Unis) © Marine Nationale/Nathalie Nocart
- 10 - Super Etendard Modernisé et Hawkeye survol au dessus de la Bretagne © Marine nationale
- 11 - Mise en place et catapultage d'un Super Etendard Modernisé sur le porte-avions *Charles De Gaulle* pendant l'exercice PEAN 09 © Marine Nationale - Lempin
- 12 - Le drone ORKA (EADS) sur le BPC Mistral © Marine Nationale



Musée national
de la Marine

1910/2010
CENT ANS
D'AÉRONAUTIQUE
NAVALE

nouvel espace thématique

Paris, palais de Chaillot

Aéronautique navale
cent ans

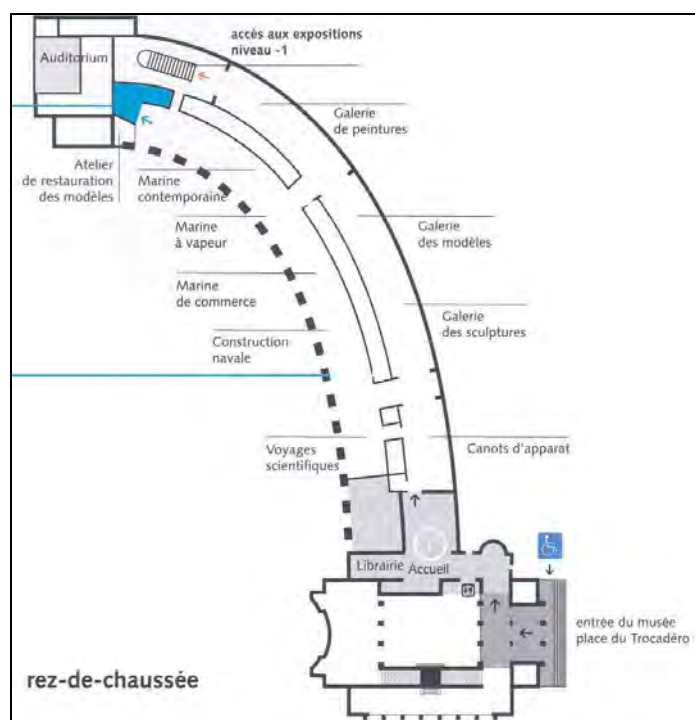
→ **fiche pratique**

espace dans le parcours permanent

ouverture au public le 27 octobre 2010

Palais de Chaillot - 17 place du Trocadéro - 75116 Paris - métro Trocadéro

espace indiqué en bleu sur le plan ci-dessous :



horaires d'ouverture

tous les jours de 10 h à 18 h, sauf le mardi (fermeture des caisses à 17 h 15)

droit d'entrée (le billet comprend la visite de du nouvel espace et des collections permanentes)

plein tarif : 7 € - tarif réduit : 5 €

gratuit pour les moins de 26 ans et pour les adhérents

mécène exclusif

« Cent ans d'Aéronautique navale » a été réalisé grâce au soutien de BREGUET.



Pour préparer ou compléter la visite, le mini-site *Cent ans d'Aéronautique navale* est un outil interactif et animé racontant l'histoire de l'Aéronautique navale (accessible à partir du site Internet du musée www.musee-marine.fr).

commissariat :

Vice-amiral Jean-Noël Gard, directeur, musée national de la Marine

Alain Niderlinder, conservateur-adjoint au musée national de la Marine

→ **communication**

Sylvie David-Rivièreux,
relations extérieures, chef du service
Anaïs Gonet, attachée de presse
tél. : 01 53 65 69 45 & 47
e-mail : presse@musee-marine.fr