

25 Novembre
2010

Musée de la Marine

100 ans d'Aéronautique navale

« Ils sont venus... »...mais ils n'étaient pas tous là...les premiers frimas hivernaux en rendaient certains indisponibles et pour d'autres il fallait ménager des côtes fêlées (ça ne s'invente pas..)



Etaient donc présents :
Marie Ange et Jean Marie Lamende
Pierre Petitjean
Christine Buntrock
Stéphanie Lima dos Santos
Guy Chevalier

La visite commença d'une manière impériale avec en premier lieu les galères royales ; celle de **Napoléon** qui vous fait face en entrant et ensuite la **Poupe** de celle de Louis XIV imposante et couverte de décorations somptueuses.

Les éléments décoratifs forment un ensemble dédié à la gloire du roi soleil centré autour du personnage d'Apollon .

Il faut noter que ces bateaux d'apparat pouvant voguer à la voile et à la rame étaient aussi des bagnes flottants.



Après avoir regardé les figures de poupe et de proue, nous poursuivîmes vers la galerie des peintures pour contempler, en particulier, les tableaux des ports de France réalisés par **Joseph Vernet**. Beau

coloriste, peintre admirable de la mer qu'il aimait et connaissait.

Nous voici en discussion autour du

port de **Marseille** sur le sujet pourquoi une perspective aussi fermée ; volonté du peintre, évolution du paysage..)



Nous atteignons ensuite l'extrémité du musée, proche de l'atelier de restauration, où est localisé l'espace thématique dédié au cent ans de l'aéronavale, **but initial de notre visite**. Une vidéo projection fait l'historique de l'Aéronavale jusqu'à nos jours. En voici un résumé.

Les marins ont été amenés à piloter les ballons libres lors du siège de Paris en 1870, période à partir de laquelle la Marine s'intéresse à l'apport de l'aérostation pour la réalisation de ses missions d'observation.

Cependant en 1904, elle renonce à l'emploi des ballons dont les résultats sont jugés insuffisants.

En 1910, suite à la traversée de la Manche par Blériot le 25 juillet 1909, Henri Fabre, un ancien marin, met au point et fait décoller **l'Hydro aéroplane**, l'ancêtre des hydravions.

La guerre 14/18 va faire apparaître le besoin des hydravions. A la fin du conflit, l'Aéronautique maritime emploie 650 aéronefs et son parc aérostatique est composé de 200 ballons libres et 40 dirigeables. Ces derniers vont peu à peu disparaître jusqu'à leur extinction en 1937.



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.

Depuis 1945, **l'Aéronautique navale basée à terre** va participer à la Guerre d'Indochine (1946-1954) à 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'Atlantique II**, version moderne du précédent, emporte torpilles anti-sous-marines et missiles anti-navires et dispose d'importants moyens de détection et d'information.

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.

Il existe aussi une autre composante de l'aéronavale c'est **l'Aéronautique navale embarquée** avec comme objectif de pouvoir mettre en œuvre un objet volant sans nécessiter de terrains à terre.

Elle 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. L'entrée en guerre stoppe ces expérimentations. A cette époque, l'aviation embarquée ne compte que 14 appareils. La *Foudre* est suivie au cours du conflit par 5 autres navires reconvertis en transports d'aviation.



Entre les deux guerres, contrairement aux Etats Unis et au Japon, la France ne se tourne pas rapidement vers le porte-avions et continue d'hésiter entre l'avion et l'hydravion. Ce sera une période d'expérimentation avec le *Béarn*, cuirassé transformé en porte-avion en 1927.



Ce n'est qu'en 1938 que la construction de deux porte-avions est votée mais l'entrée en guerre arrête le programme.



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 en particulier le cas du *Colossus* bâtiment anglais d'abord loué puis acheté par la France et qui fut

rebaptisé *Arromanches* en souvenir de cette ville.

Au début des années 1960, la France s'est dotée des porte-avions, *Clémenceau* et *Foch*, du porte-hélicoptères *Jeanne d'Arc*, avec des avions comme le *Crusader* et des hélicoptères de type *Alouette III*, *Puma* ou *Lynx*.



Aujourd'hui, le *Porte-avion Charles de Gaulle* (présenté ici avec son escouade) a remplacé nos deux anciens PA. Il est à propulsion nucléaire, ce qui le rend autonome sans nécessiter de ravitaillement en cours de mission. Les aéronefs embarqués sont du type : *Rafale*, *Super Etendard*, *Hawkeye*.



L'aéronavale avec sa composante embarquée est le moyen pour la France de se projeter hors de ses frontières dans tous les conflits extérieurs où elle est engagée

Nous avons terminé avec la visite du reste du musée..mais là ce serait trop long à raconter..

A la sortie le sol mouillé, de neige fondue, nous ramena à réalité météorologique. Mais cette journée s'achevait par un beau crépuscule sur la Tour Eiffel et le dôme doré des invalides ...et par le sourire de quelques jolies américaines et japonaises un peu transies sur l'esplanade du Trocadéro, à votre serviteur transformé en photographe de rue, pour la photo souvenir avec la tour Eiffel.

