

**Nacelles**

ISSN : 2552-6987

5 | 2018

La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques

---

## Exposition « Moteurs de rêve », Paris, 26 mai – 1<sup>er</sup> juillet 2018

**Damien Accoulon**

---

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/637>

### Référence électronique

Damien Accoulon, « Exposition « Moteurs de rêve », Paris, 26 mai – 1<sup>er</sup> juillet 2018 », *Nacelles* [En ligne], 5 | 2018, mis en ligne le 01 décembre 2018, consulté le 26 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/637>

# Exposition « Moteurs de rêve », Paris, 26 mai – 1<sup>er</sup> juillet 2018

Damien Accoulon

## PLAN

---

1. Une exposition restée relativement confidentielle
2. Une première approche d'un sujet à approfondir

## TEXTE

---

- 1 Le 20 octobre 1898, l'Aéro-club de France (AéCF) devenait le premier aéro-club du monde. Il prenait ses quartiers dans les locaux de l'Automobile club de France (ACF) fondé trois ans plus tôt et aujourd'hui encore situé place de la Concorde à Paris. Pour fêter cet anniversaire, les deux associations, en partenariat avec le musée de l'Air et de l'Espace, invitaient à explorer les liens entre automobile et aviation à travers le cœur des machines, ces « moteurs de rêve » que présentaient l'exposition hébergée du 26 mai au 1<sup>er</sup> juillet 2018 au siège de l'ACF.

### **1. Une exposition restée relativement confidentielle**

- 2 Regrettons d'abord le peu de publicité accordé à cette exposition<sup>1</sup>. Aucun affichage n'a été prévu pour signaler l'entrée de ce couloir, pourtant idéalement situé devant les locaux historiques de l'ACF, le parvis de la Concorde se prêtant évidemment à l'affluence en cette fin de printemps (fig. 1).

(Fig. 1). L'exposition était limitée à un étroit couloir.



- 3 Un effort documentaire important avait été consenti par les trois commissaires<sup>2</sup> qui avaient réuni de nombreux fac-similés pour ponctuer les huit panneaux que comptaient l'exposition. L'espace restreint ne permettant pas d'accueillir beaucoup d'originaux, n'étaient présentés qu'un moteur sorti des collections du musée de l'Air et deux trophées Gordon Bennett en argent massif, judicieusement mis en regard pour mieux insister sur l'évolution conjointe des deux techniques à travers le sport mécanique avant-guerre (fig. 2).

(Fig. 2). André Aucoc, Coupes Gordon Bennett (AéCF c.1909 ; ACF c.1899-1900).



## 2. Une première approche d'un sujet à approfondir

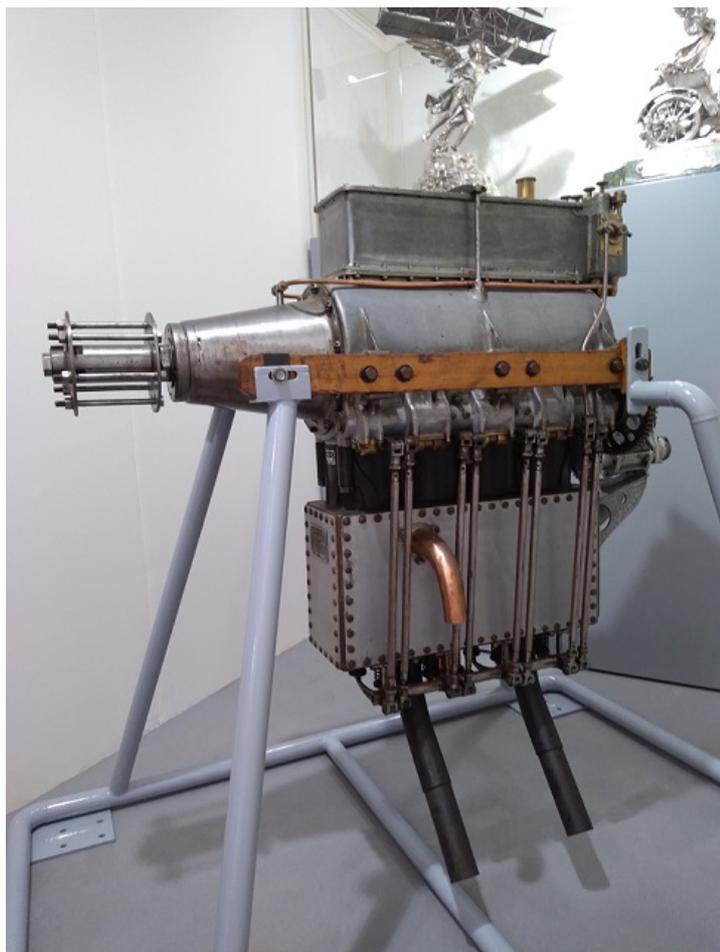
- 4 Relevant des mêmes sociabilités bourgeoises et érudites, l'Automobile club et l'Aéro-club sont en partie composés des mêmes hommes au tournant du siècle : Santos-Dumont, Deutsch de la Meurthe, Blériot<sup>3</sup> et les frères Farman participent à la circulation des initiatives entre ces deux cercles élitistes, voire au chevauchement des prérogatives lorsque l'ACF organise des concours de moteurs d'avions ou le 1<sup>er</sup> Salon international de l'aéronautique en 1908. Ces puissants lobbys, investis par les industriels, sont aussi des organes normatifs (code de la route en 1905, brevet de pilote d'avion en 1909) qui soutiennent la recherche mécanique (fig. 3).

(Fig. 3). M. Garnier, Projet d'affiche pour le Grand Prix de l'ACF (circuit de Dieppe, 1912 / coll. ACF).



- 5 La culture commune des salons, meetings et rallyes souligne ces racines communes qu'entretiennent les frères Michelin ou Gabriel Voisin, alors que les Centraliens ou ingénieurs des Arts et Métiers pensent conjointement les moteurs d'automobiles et d'avions. Ainsi Pierre Joseph Grégoire, ancien de l'École centrale dont les ateliers sont basés à Suresnes puis à Poissy, commence par construire des véhicules automobiles de course et de tourisme avant de s'intéresser à la motorisation des dirigeables (1902) et à l'aviation pour laquelle il met au point en 1909 le premier moteur en ligne inversé refroidi par eau (fig. 4).

**(Fig. 4). Moteur Grégoire Gyp type D4 pour avion, 1910 (coll. musée de l'Air et de l'Espace).**



- 6 Moins fouillée car plus surplombante, la seconde partie de l'exposition tendait des passerelles entre ces origines et notre époque, de la *Jamais Contente* électrique, première voiture à franchir les 100 km/h en 1899, au *Solar Impulse*, premier avion solaire à entreprendre le tour du monde en 2015. La motorisation a assurément transformé la manière de se déplacer comme de faire la guerre au xx<sup>e</sup> siècle, sur terre comme dans les airs, ce que permet toujours de mesurer le musée de l'Air et de l'Espace, descendant du conservatoire de l'Aéronautique inauguré à Chalais-Meudon en 1921.
- 7 Il paraissait difficile de réaliser plus dense aperçu en un espace si restreint. Les commissaires de l'exposition sont parvenus en des temps et espaces contraints à mettre en écho les deux transports au prisme de la science mécanique. Cette histoire tirée à grands traits mériterait d'être approfondie sur une surface plus importante et dans une logique possiblement moins institutionnelle, pour explorer davantage encore les passerelles entre ces technologies co-évolutives.

## NOTES

---

- 1 Manifestement fermée, il m'a fallu demander au portier de l'ACF de l'ouvrir, le samedi 23 juin 2018 aux heures ouvrées. Renseignement pris, j'étais seulement le 2<sup>e</sup> visiteur depuis le vernissage.
- 2 Laurent Albaret (Aéro-club de France), Guy Aubagnac (musée de l'Air et de l'Espace) et Emmanuel Piat (Automobile club de France).
- 3 Qui a traversé la Manche sur monoplan en 1909, et non biplan comme indiqué dans l'exposition.

## AUTEUR

---

**Damien Accoulon**

Doctorant agrégé d'histoire Université de Paris-Nanterre (EA 4414 HAR),  
Technische Universität Braunschweig [damien.accoulon@parisnanterre.fr](mailto:damien.accoulon@parisnanterre.fr)