

S. GRANDE/DASSAULT AVIATION

ÉCLAIR DE GÉNIE

IL Y A CENT ANS, MARCEL DASSAULT INVENTAIT L'HÉLICE ÉCLAIR. PAGE 32

Le plus vieux rêve de l'homme au Grand Palais



SPECTACLE Du 9 au 14 avril, *La Conquête de l'air* prend son envol au Grand Palais. Un spectacle multi-technologique qui retrace l'aventure aérienne, des pionniers aux drones contemporains.

Un spectacle grandiose attend les spectateurs : 61 séquences d'images et de son seront projetées à 360 degrés sur 3 000 mètres carrés d'écran et de monument.

© STAN MORIN/PHOTO © K. TOKUNAGA/DASSAULT AVIATION

Ce n'est pas le moindre paradoxe du plus vieux rêve de l'homme que d'avoir survécu à son accomplissement. Le 21 novembre 1783, le vol en montgolfière de Pilâtre de Rozier et du marquis d'Arlandes au-dessus de Paris vengeait de façon éclatante Icare et ses ailes trop sensibles au soleil. Devenue réalité, la conquête de l'air semblait mettre le point final à une songerie immémoriale. Elle signait au contraire le début d'une épopée toujours ouverte aujourd'hui.

boulimique avait pourtant prophétisé la conquête de l'air dès 1863, dans une lettre au photographe Nadar : « C'est la colossale révolution pacifique. C'est brusquement, soudain, et comme par un coup d'aurore, l'ouverture de la vieille cage des siècles. » De fait, après des siècles de tâtonnements, tout alla très vite. Car, inventeurs ou pilotes, les merveilleux fous volants furent d'abord des bolides : d'inventivité, de courage, de génie. C'est pour ces Santos-Dumont, frères Wright et Voisin

» Inventeurs ou pilotes, les merveilleux fous volants furent d'abord des bolides : d'inventivité, de courage.

Nécessité faisant loi, la Grande Guerre allait encore doper ce bouillonnement. Elle sonna l'heure des as - Guynemer ou Manfred von Richthofen. Et de nouvelles inventions, comme cette hélice Éclair dessinée par un certain Marcel Bloch chez un marchand de meubles du faubourg Saint-Antoine. Dès 1916, la première production en série du futur Marcel Dassault équipe le Spad VII de Guynemer, qui s'envole aussitôt dans le ciel de Verdun. Un siècle plus tard, la

c'est cette aventure d'exception que fait revivre du 9 au 14 avril *La Conquête de l'air*, le nouveau spectacle de Bruno Seillier. L'auteur de *La Nuit aux Invalides* le promet : « Il y en aura pour tous ! » La grandiose projection d'images et de son à 360 degrés sur 3 000 mètres carrés d'écran et de monument vise à rendre hommage au lieu qui l'accueille : ce Grand Palais où se tint, de 1909 à 1951, l'Exposition internationale de locomotion aérienne, devenue Salon de l'avia-

32 LA CONQUÊTE DE L'AIR

vols de légende

21 NOVEMBRE 1783

Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes survolent Paris en montgolfière, à 1000 m d'altitude, durant 25 min. L'homme s'est arraché à la terre pour la première fois.



9 OCTOBRE 1890

Clément Ader parvient à faire décoller l'Éole grâce à sa force motrice et à le faire voler sur 50 m. Il invente le nom du plus lourd que l'air : « avion », du latin avis, « oiseau ».



PATRICK MALLET



DORLING KINDERSLEY (DKIMAGES)

Éclair de génie

INVENTION Au début de la Grande Guerre, le futur Marcel Dassault crée une hélice promise à un grand succès. C'était il y a cent ans.

Depuis que son père, le Dr Adolphe Bloch, lui a offert une boîte d'expériences électriques, vers 1902, le jeune Marcel rêve de construire des machines... Sa vocation se précise, le 18 octobre 1909, quand le comte de Lambert, sur le point de contourner la tour Eiffel, le survole à bord de son biplan Wright. Il s'agit d'un déclic pour Marcel Bloch, qui mêle la passion pour l'aviation naissante à celle de la mécanique. Sa vocation se conforte encore à Issy-les-Moulineaux, où il voit évoluer les aéroplanes des frères Voisin. Ce n'est qu'un début... Le futur Marcel Dassault travaille dur, décroche le diplôme d'ingénieur électricien de l'École Breguet, avant d'intégrer l'École supérieure d'aéronautique et de construction mécanique, où il bénéficie de l'enseignement de professeurs d'une rare qualité, à l'image du ministre mathématicien Paul Painlevé. Diplômé en 1913, l'ingénieur n'attend pas longtemps avant d'être aspiré définitivement par l'aviation. En effet, au début de la guerre, il coordonne la fabrication du Caudron G.3, vite secondé, à sa demande, par un ingénieur doué : Henry Potez. C'est le point de départ d'une belle amitié et de deux formidables destins. Une affectation conduit ensuite Marcel Bloch à Buc, à la réception des essais en vol des avions

BERNARD MARCK

que le père, Hirsch Minckès, qui deviendra son beau-père, fabrique des meubles faubourg Saint-Antoine, à Paris. Minckès s'enthousiasme pour l'idée. « Aussi, dira Marcel Dassault, consentit-il à mettre à ma disposition un ébéniste et quelques planches de noyer. » Une belle hélice naît. Sera-t-elle bonne ? Testée à Buc, elle subit également les épreuves du centre d'essais du Service technique, à Villacoublay. Le verdict comble Marcel Bloch : l'hélice est la meilleure ; elle porte vite un nom : Éclair.



Le Caudron G.3 à moteur Clerget de 80 CV en est bientôt pourvu. Cependant, la guerre fait rage ; elle exige des avions, certes, donc beaucoup d'hélices de qualité. Le carnet de commandes s'épaissit ; Marcel Bloch fait encore appel à Potez pour l'épauler. En outre, comme le stade artisanal ne suffit plus, il propose à Hirsch Minckès de développer l'activité au sein de la société M. Hirsch et C^o, dont

Lorsque l'avion de Guynemer (...) fut présenté aux Invalides, (...) j'ai vu, naturellement, l'hélice. Or c'était une hélice que j'avais étudiée et construite. J'en ai ressenti une grande satisfaction et peut-être un peu d'orgueil

MARCEL DASSAULT

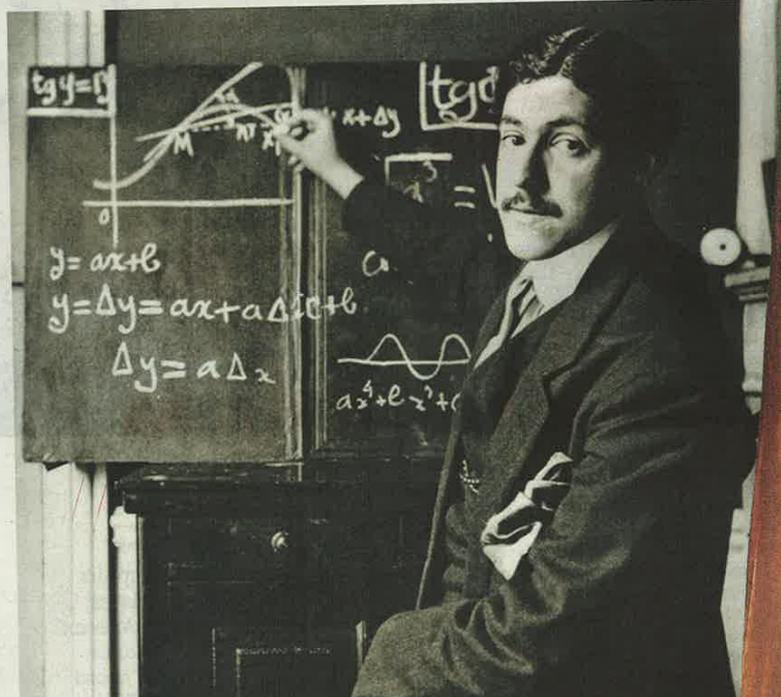
Bloch et Potez, détachés de l'armée, sont bombardés directeurs techniques. L'affaire se développe et, en 1916, mobilise l'ensemble des fabricants de meubles du faubourg Saint-Antoine. Déclinée en plusieurs types, l'hélice Éclair va équiper plusieurs modèles d'avions, surtout le Spad VII de l'as des as français Georges Guynemer, auquel Marcel Bloch voue une affection particulière : « Lorsque l'avion de Guynemer, le Vieux Charles aux dix-neuf victoires, fut présenté aux Invalides, (...) j'ai vu, naturellement, l'hélice. Or c'était une hélice que j'avais étudiée

et construite. J'en ai ressenti une grande satisfaction et peut-être un peu d'orgueil. »

En tout cas, en 1917, la société M. Hirsch et C^o occupe la quatrième place des constructeurs d'hélices, dans un domaine où se bousculent 40 fabricants, producteurs de 253 séries. Lorsque l'Inspection du matériel décide de réduire à trois les séries, Bloch et Potez exultent : l'hélice Éclair y figure.

Le sergent Marcel Bloch peut désormais envisager la construction de son premier avion. Mais c'est là une autre histoire. ■

L'hélice Éclair (ci-contre) conçue par Marcel Dassault (ci-dessous) en 1916 et qui équipa le Spad VII « Vieux Charles » de Guynemer (en-haut), l'as des as français.



17 DÉCEMBRE 1903

Avec quatre vols sur une plage de Caroline du Nord, les frères Wright perfectionnent l'exploit d'Ader: leur Flyer, contrôlé par le pilote, s'élève dans les airs et parcourt 259,7 m.



25 JUILLET 1909

On l'avait surnommé « l'homme qui tombe toujours ». À 4 h 41, Louis Blériot décolle de Calais. À 5 h 13, il atterrit à Douvres. La Manche est franchie. L'exploit est immense.



Bruno Seillier: « Nous sommes les héritiers des pionniers de l'air »

ENTRETIEN

Le créateur de « La Conquête de l'air » dévoile la magie et l'esprit du spectacle projeté au Grand Palais du 9 au 14 avril.



LE FIGARO. - Après

La Nuit aux Invalides, comment vous est venue l'idée d'un spectacle consacré à la conquête de l'air ?

Bruno SEILLIER. - Le projet est né en 2012 et l'idée du Grand Palais a germé aussitôt. J'ai donc conçu d'emblée une scénographie adaptée à ce site extraordinaire et très symbolique, puisqu'il a accueilli le Salon de l'aviation pendant près de cinquante ans. Le concept du spectacle - qui mêle avions réels et projection sur écrans monumentaux de près de trente mètres de long - était arrêté, mais la rencontre avec Dassault Aviation, partenaire exclusif du spectacle, l'a concrétisé. Il a fallu ensuite huit mois d'études pour savoir comment faire rentrer et positionner les trois avions (Rafale, Mystère 20 Falcon, Mirage III) dans le Grand Palais. Le spectacle mobilise plus de 30 camions de 38 tonnes de matériel...

Où commence l'histoire de la conquête de l'air que vous racontez ?

Il était inconcevable pour moi de ne pas l'ouvrir sur ce mythe éternel de l'humanité qu'est le désir de voler et qui renvoie à Icare et au cheval Pégase. Il n'y a vol que s'il y a adéquation entre trois éléments: l'air, l'homme, la monture. C'est ce triptyque qui structure le spectacle, lequel s'étend des origines à l'aviation du futur. D'Icare à Léonard de Vinci, de la montgolfière à Ader, des pilotes comme Guynemer ou Saint-Exupéry aux constructeurs comme Marcel Dassault, des as à la Patrouille de France, en passant par l'Aéropostale, la bataille de France, la guerre froide, le Mirage III, une fresque complète va se dérouler sous les yeux du spectateur.

Précisément, que doit-il s'attendre à voir et à entendre ?

Au cours des 56 minutes du spectacle, ce sont 61 séquences d'image et de son qui se succéderont à 360 degrés, sur 3 000 mètres carrés d'écran et de monument. Vous n'en trouverez pas deux qui se ressemblent. Chaque séquence est conçue de la façon la plus efficace possible, en alternant images en 3D recréées, images d'archives intégrées, images tournées spécialement par drone ou prises de vue aériennes. La séquence consacrée aux combats aériens de Verdun, par exemple, est totalement onirique. Ailleurs, le parti pris est réaliste, comme cette séquence époustouflante filmée par un champion du monde de voltige aérienne.

secoue ! Pour ceux qui aiment la féerie visuelle, les images aéronautiques les plus bluffantes, le Grand Palais ou une belle histoire.

À quelles contraintes vous êtes-vous heurté ?

De mes 45 spectacles, celui-ci est le plus complexe. La gageure consistait à trouver dans la minute de chaque séquence ce qui allait marquer le plus le spectateur et emporter son adhésion. L'écran somptueux du Grand Palais présentait aussi un inconvénient: sa sonorisation, extrêmement compliquée. Or, dans une telle profusion visuelle, c'est la bande-son qui assure l'homogénéité. J'ai donc travaillé avec d'excellents ingénieurs et techniciens pour assurer la meilleure répartition possible du son. J'ai élaboré le texte de

la narration en veillant à écrire des phrases assez courtes, en privilégiant le sens et la profondeur de cette aventure de l'air vécue par l'homme. Je veux saluer la belle composition musicale de Thierry Malet. Le thème du spectacle vous trottera longtemps dans la tête...

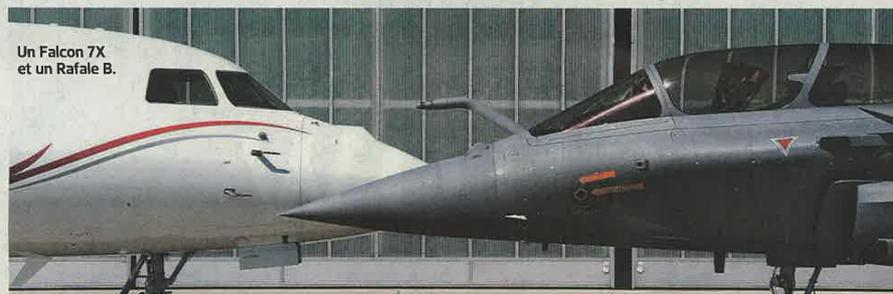
Alors que l'homme maîtrise le vol, à quoi tient la fascination qu'exerce toujours l'aventure de l'air ?

En passant du temps avec des ingénieurs, des pilotes, des compagnons, j'ai réalisé combien est trompeur notre sentiment que l'aventure est totalement maîtrisée. Tout nouveau projet amène des difficultés nouvelles. Car le patron reste l'air, et c'est ce que j'aime. Comme le disait Bernard de Chartres, « nous sommes comme des nains juchés sur des épaules de géants »: nous som-

mes les héritiers de ces pionniers que nous admirons tant, et leur épopée se poursuit à travers nous. J'ai croisé des mécanos de quarante ans de métier qui parlent de leur avion comme de leur bébé. Beaucoup d'artisans de la conquête de l'air sont des « rampants » comme nous ! Mais la passion est la même.

Voilà pourquoi j'ai voulu rendre hommage à l'ensemble de la chaîne, avec l'idée que l'avion est une créature. Car 52 avions ont beau décoller à chaque minute dans le monde, quand vous assistez à l'allumage d'un Rafale et que vous le voyez passer d'un état inerte à celui d'une créature qui s'éveille, vous êtes pris d'un sentiment sans équivalent. C'est ce sentiment que j'ai voulu rendre dans *La Conquête de l'air*.

PROPOS RECUEILLIS PAR G. C.



PRATIQUE ✓

LA CONQUÊTE DE L'AIR
Tous les soirs au Grand Palais,
du 9 au 14 avril 2016

• HORAIRES ET ACCÈS

Séance de 21 heures: ouverture du contrôle des billets à 20 h 15.
Séance de 22 h 30: ouverture du contrôle des billets à 21 h 45.
Entrée: avenue Winston-Churchill (VII^e).
Métro Champs-Élysées-Clemenceau.

• TARIFS PRÉVENTE

www.conquetedelair.com
Plein tarif: 25 €. Tarif réduit*: 19 €.

• SUR PLACE

Plein tarif: 27 €. Tarif réduit*: 21 €.
*Voir conditions sur
www.conquetedelair.com

• CRÉDIT

80 € pour 2 adultes et 3 enfants - gratuit à partir du 4^e enfant (tarif réservé aux détenteurs de la carte famille nombreuse).

• SCOLAIRE

16 €, à partir de 10 enfants minimum.

• COMITÉS D'ENTREPRISE

20 €. Demande par courriel à ce-conquetedelair@amacio.com

• AMACLIO

Société de création, réalisation et production d'événements culturels spécialisée dans la valorisation du patrimoine, Amacio a été créée en 2012 par François Nicolas et Bruno Seillier, metteur en scène et créateur de plus de 40 spectacles. Par son nom même, Amacio annonce la mission qu'elle se donne: inventer à l'ère

multitechnologiques (projections monumentales, video mapping, spectacle vivant...) à destination du plus grand nombre.

La volonté de toucher et d'éveiller le cœur, les sens et l'intelligence des spectateurs est le moteur principal des créations artistiques. Exigeante et accessible, chaque production veut tendre vers le beau, le bien et le vrai, en suscitant la curiosité par des histoires mêlant le conte et le mystère. Amacio a ainsi rassemblé plus de 400 000 spectateurs autour de ses productions, depuis 2012. L'été prochain, *La Nuit aux Invalides* revient dans une nouvelle version aussi proposée en anglais, de même que *Les Luminances d'Avignon*, également dans une édition renouvelée.

Chevaliers DU CIEL

Roland Garros

Pilote depuis 1910, Roland Garros devient l'homme d'un exploit inédit: la traversée de la Méditerranée, le 23 septembre 1913. Pendant la Grande Guerre, il invente un système permettant de tirer à la mitrailleuse à travers l'arc de l'hélice. Prisonnier, il s'évade puis reprend son vol, avant d'être abattu le 5 octobre 1918, à la veille de ses 30 ans et à un mois de l'armistice. Le stade de tennis inauguré à Paris en 1928 prend son nom. Une simple justice envers l'homme du Grand Chelem.



Manfred von Richthofen

Authentique chevalier passé de la cavalerie au combat aérien, le « Baron rouge » s'illustre dans les cieux de la Grande Guerre, à l'instar de Guynemer. Ses

80 victoires homologuées en font un terror pour les Alliés et un héros pour les Allemands. Un soldat australien au sol finit par l'abattre d'une balle en pleine poitrine le 21 avril 1918, alors qu'il vole trop bas. Il allait avoir 26 ans.

Antoine de Saint-Exupéry

Son échec à l'École navale sera une bénédiction pour l'aviation. Devenu pilote, « Saint-Ex » entre comme Mermoz dans l'Aéropostale et part pour Dakar, Buenos Aires, la Patagonie. Passé au journalisme, il couvre la guerre civile en Espagne pour *France-Soir*. Mais avec la Seconde Guerre mondiale, il reprend les commandes pour des missions en Tunisie, en Sardaigne et en Corse. Le 31 juillet 1944, son avion s'écrase au large de Marseille. Le Petit Prince est orphelin, mais son père entre dans la légende.



Jean Mermoz

Breveté en 1921, Mermoz devient mécanicien puis pilote de l'Aéropostale. La suite est un roman d'aventures.

Il se perd dans le désert en assurant la liaison Casablanca-Dakar, puis s'écrase dans la cordillère des Andes. Mais en réchappe. De 1930 à 1936, il franchit vingt-quatre fois l'Atlantique Sud. La vingt-cinquième lui est fatale. Le 7 décembre 1936, il disparaît avec son équipage. L'« Archange » n'est pas tombé: il est monté au ciel.

Charles Lindbergh

Lui aussi est l'homme d'un exploit bien fait pour enflammer les imaginations. Le 20 mai 1927, douze jours après la disparition des Français Nungesser et Coli, ce géant américain tente à nouveau l'impossible à bord de son monoplan et monomoteur: rallier New York à Paris. Trente heures après le décollage, Lindbergh se pose au Bourget, sous les hurras d'une foule enthousiaste: « Well, I did it! », s'exclame-t-il. D'autres ne peuvent dire que « Yes we can »...



PATRICK MALLET

JEAN-CHRISTOPHE MARMARAZ/LE FIGARO

A. FABRY/DASSAULT AVIATION

RUE DES ARCHIVES/RDA - RUE DES ARCHIVES/TALLANDIER - RUE DES ARCHIVES/PYDIE

Amaclo et Bruno Seillier, créateur de *La Nuit aux Invalides*, présentent
L'ÉPOPÉE DASSAULT, UNE AVENTURE FRANÇAISE



LA CONQUÊTE DE L'AIR

SPECTACLE
GRAND FORMAT
9-14 AVRIL 2016
GRAND PALAIS
www.conquetedelair.com

GRANDIOSE
SHOW

Amaclo - RCS 750479626 - licences spectacles 2-1064300 / 3-1064301 - conception Amaclo & agence C&C - Photographie © RMN - Grand Palais - Jérôme Prince

