PRESENTATION DU MUSÉE

L’acte de naissance officiel du musée de l’Aviation Légère de l’Armée de Terre (ALAT) de 1983, s’il donnait un statut et un cadre juridique aux collections, n’était cependant que la reconnaissance d’un travail entamé cinq ans plus tôt. Les plus anciens, sur la Base NAVELET[[1]](#footnote-1), se souviennent en effet d’une poignée de sous-officiers mécaniciens passionnés d’aéronautique et de belle mécanique, chagrinés de voir se dégrader, à l’entrée du quartier, un Vertol H-21 C dit « Banane volante » ayant servi en Algérie au sein du mythique GH2[[2]](#footnote-2) et transformé en « pot de fleurs » offert aux regards des visiteurs de la base. La vue de cet appareil au passé prestigieux, quotidiennement exposé aux outrages des intempéries et des collectionneurs peu scrupuleux pillant sans état d’âme ce vénérable témoignage de l’histoire de l’ALAT, leur sembla intolérable. Il leur apparut que le sort réservé à cet aéronef était une bien injuste récompense au regard des éminents services rendus.

Ce sentiment d’injustice, qu’ils sentaient poindre en eux sans doute confusément mais de façon intense et viscérale, est celui que l’on trouve à la base de toute démarche patrimoniale. Parmi ceux qui en furent les premiers touchés figurent l’adjudant-chef BRAVO et le maréchal des logis JOYEUX auxquels il convient de rendre hommage ici. Ils avaient perçu l’importance de ne pas laisser disparaître cet aéronef, témoin matériel d’une histoire et du destin d’hommes dont ils se sentaient redevables, d’équipages qui les avaient précédés et dont ils se devaient de perpétuer le souvenir. Ils obtinrent l’autorisation de restaurer le Vertol et y consacrèrent près de 4 000 heures entre 1979 et 1981. Leur travail, exceptionnel de patience et de minutie, étayé par la recherche de documents techniques et historiques permettant une restitution quasi parfaite de la configuration originelle de l’aéronef, servit de « facteur déclenchant », permettant la prise de conscience de l’importance de l’héritage légué par ses anciens et dont l’ALAT était dépositaire.

Cette « banane » qui aujourd’hui encore reste un temps fort de la visite au musée devenait dès lors l’emblème d’un patrimoine en péril qu’il convenait de préserver.

Le sentiment patrimonial éprouvé par cette poignée de précurseurs était compris et partagé par le commandement. Les aspirations de ces pionniers étaient rapidement formalisées et relayées par le colonel BERMONDET de CROMIERES[[3]](#footnote-3), commandant alors l’ESALAT[[4]](#footnote-4), qui souhaitait pouvoir disposer d’une collection d’aéronefs, mis en service dans l’ALOA[[5]](#footnote-5) puis l’ALAT, dans le but d’édifier et de former les stagiaires de l’école. Au souci de conserver s’ajoutait celui d’instruire : deux des fonctions essentielles attachées aux musées étaient déjà formulées. Cette initiative était soutenue par le COMALAT[[6]](#footnote-6) qui, en 1978, intervenait auprès du CEMAT[[7]](#footnote-7) et obtenait, le 9 septembre 1980, l’autorisation d’implanter, sur la Base NAVELET, un petit musée destiné à abriter les aéronefs restaurés et de rendre pérenne cet « embryon » de collection alors limité à trois appareils (un Bell 47G, un Sikorsky HSS-1 et le Vertol H-21). Les salles allaient peu à peu se garnir et le discours historique et technique envahir les cimaises, mais jamais la flamme qui avait animé la petite équipe des débuts n’allait cesser de guider ses successeurs.

Le musée de l’ALAT et de l’Hélicoptère aura donc quarante-deux ans en décembre 2025. Son inauguration, le 21 juin 1992, en présence du général CEMAT, a marqué le début d’une nouvelle ère. Confiné jusqu’alors dans un modeste hangar à l’intérieur de la base, le musée pouvait enfin déployer l’histoire de l’ALAT dans un environnement adapté. De nouveaux espaces, une galerie et un hall d’exposition, spécialement réaménagés, lui étaient dévolus. Plus important encore, doté d’une entrée s’ouvrant hors de l’enceinte militaire, condition indispensable à l’accroissement de sa fréquentation, le musée s’ouvrait vers la cité.

Une telle mutation était plus que nécessaire car depuis sa création, les collections du musée s’étaient considérablement accrues. Près de vingt aéronefs ayant servi dans l’ALOA ou l’ALAT étaient présentés ainsi qu’une collection déjà conséquente d’uniformes, de fanions, d’insignes et de souvenirs. L’Association des Amis du Musée de l’ALAT, créée en 1981, n’était pas pour rien dans l’essor de l’établissement. Ses membres se dépensaient sans compter pour provoquer de nouvelles acquisitions, attirer subventions et libéralités, susciter des dons et faire vivre le musée au quotidien, assurant l’entretien des locaux, l’accueil des visiteurs et leur servant de guide avec talent et enthousiasme.

Parce qu’elle met en œuvre des matériels modernes, l’Aviation Légère de l’Armée de Terre apparaît au public comme étant une arme récente. Pourtant, historiquement, elle est la toute première aviation militaire et son origine se situe à la bataille de FLEURUS[[8]](#footnote-8) le 26 juin 1794, au cours de laquelle fut utilisé, à des fins de renseignements, le ballon statique du Capitaine COUTELLE.

Depuis, ses traditions sont liées à la mise en œuvre de matériels aériens par des équipages de l’armée de terre au sein de l’Aérostation, puis au sein des armes et de l’aéronautique militaire.

Placé sous la direction du Colonel Commandant la Base-Ecole 6°RHC de Dax, le musée de l’Aviation Légère de l’Armée de Terre a pour mission légitime de préserver toutes ces traditions. Cependant, l’étape la plus significative de l’emploi de l’Aviation de l’Armée de Terre est liée à la mise en œuvre de l’hélicoptère.

Il fut employé à partir des années 1950 en Indochine pour des évacuations sanitaires, puis en Algérie pour des missions de transport de troupes et devint, à partir des années 60, une plate-forme de tir pour la lutte antichar.

En moins de vingt ans, cet extraordinaire engin est devenu l’outil indispensable de l’Armée de Terre et il est servi avec dévouement par les Bérets Bleus de l’ALAT.

De ce fait, le musée de l’ALAT expose de nombreux hélicoptères et devient naturellement le musée de l’Aviation Légère de l’Armée de Terre et de l’Hélicoptère.

Il est animé par de nombreux cadres de l’ALAT en situation de retraite dans la région landaise. Leur action bénévole permet de présenter au public des documents historiques rassemblés dans un hall de 300 m² et 35 aéronefs sur les 72 conservés dans les réserves.

Avec une fréquentation en progression régulière (8 000 visiteurs en 2020, 18 000 visiteurs en 2024), le musée de l’ALAT et de l’Hélicoptère fait partie des 3 musées les plus visités du réseau de la Délégation du Patrimoine de l’Armée de Terre[[9]](#footnote-9). Face à l’intérêt porté à ses collections, l’Armée de Terre a décidé d’offrir de meilleures conditions de présentation des collections, ainsi qu’une offre pédagogique, culturelle et scientifique renouvelée.

Cette ambition se traduit par la mise en œuvre d’un projet de scénographie important, permettant d’améliorer les conditions d’accueil du public et de présentation des collections.

LES COLLECTIONS

Le musée de l’ALAT et de l’hélicoptère est un des 16 musées de l’Armée de Terre et se définit comme un ensemble permanent de collections, matériels, équipements, aéronefs, uniformes et articles de symbolique militaire et archives, présentant un intérêt historique et culturel pour l’ALAT.

Le musée offre deux hangars d’exposition pour un total de 5 000m² et une galerie historique de 500m² où l’histoire de l’ALAT est racontée aux visiteurs.

Au sein du premier hangar aviation sont présentés les hélicoptères et les avions les plus emblématiques de l’ALAT : le Vertol H21, le Morane-Saulnier MS 500 mais également des appareils ayant marqué l’histoire de l’hélicoptère dans l’armée française comme le Hiller 360 de madame la générale Valérie ANDRÉ[[10]](#footnote-10). Le second hall quant à lui expose les hélicoptères des deux autres armées françaises, de la gendarmerie et des douanes.

Le centre de documentation du musée de l’ALAT et de l’Hélicoptère situé dans les locaux du musée, participe à la recherche, l’étude et la diffusion de l’histoire de l’ALAT.

Il détient plusieurs types de fonds :

- les fonds privés ;

- les fonds iconographiques ;

- la bibliothèque ;

- les documents historiques ;

- les documents sur les collections ;

- le fond photographique.

Le centre de documentation s’enrichit également des versements (documents, livres et photographies) de donateurs. Il conserve au total 300 mètres linéaires d’archives.

LE PROJET

Au sein de la galerie historique, espace de 500m², le parcours permanent devra présenter plusieurs séquences.

*Séquence « Les Pionniers »* : Présentation de l’Aérostation et évocation de la bataille de Fleurus.

*Séquence « Indochine »* : Banc d’essai, découverte des potentialités offerte par l’hélicoptère, machine inconnue jusqu’alors dont les premiers modèles fiables et stables commencent à être construits en série aux états unis (Bell 47, Hiller 360, Sikorsky S 51 et S 55).

Au plan tactique, on se rend compte progressivement que l’hélicoptère possède une mobilité bien supérieure à celle de l’avion.

Missions principales : évacuations sanitaires (près de 4000) et ravitaillement des postes isolés grâce à l’aménagement sommaire d’aires de poser. Le GFHATI[[11]](#footnote-11) est la première unité de l’Armée de Terre dotée d’hélicoptères. Rôle des avions léger (Morane, L19) dans le réglage des tirs d’artillerie, l’observation et les liaisons de commandement.

*Séquence « Algérie »* : Début des manœuvres combinées, transports d’assaut, évacuations sanitaires, premiers hélicoptères armés pour l’appui des troupes au sol. L’hélicoptère devient un atout maître dans le Djebel, il permet d’acheminer des renforts sans fatigue et dans des délais très courts, d’entreprendre des recherches et d’acquérir des renseignements en terrain très accidenté.

Rôle novateur du GH2, véritable laboratoire de l ’ALAT moderne. Rôle de Bigeard qui pratique les premiers « poser d ’assaut » grâce aux hélicoptères du GH2. Les hélicoptères CARGO (S 55, Vertol H21) assurent le soutien et la mobilité des troupes au sol. Ils sont regroupés en en DIH (Détachement d’Intervention Héliporté) capables de transporter une demi-compagnie en une seule rotation. Les hélicoptères légers (Bell 47, Alouette II, Djinn) assurent les évacuations sanitaires et remplissent des missions d’observation et d’aide au commandement.

Les avions légers (Piper L18, L21, L19) assurent des missions d’escorte, de reconnaissance, de réglage de tirs d’artillerie et de guidage de la chasse.

*Séquence « Guerre Froide »* : Hélicoptère contre char. L’ALAT de 1962 : au retour d’Algérie, la menace est essentiellement constituée par la présence des divisions blindées du Pacte de Varsovie massées à 2 heures des frontières françaises. L’hélicoptère conserve ses missions au profit des troupes au sol mais devient également une redoutable plateforme antichar. (Alouette II et Alouette III SS11). Invention du vol tactique, parade à la vulnérabilité de l’hélicoptère : noyé dans la végétation, pratiquement indécelable, protégé des armes à tir tendu par le relief, furtif et très mobile, l’hélicoptère est devenu un véritable engin particulièrement efficace dans le combat antichar.

*Séquence « l’ALAT moderne » :*

1985 : Création de la 4°DAM, fer de lance de la FAR, dotée de 240 hélicoptères dont 90 Gazelle HOT (360 missiles antichar). L ’ALAT apparaît comme la composante verticale du combat terrestre moderne. Ses missions : renseigner, soutenir, combattre. Autrefois cantonnée aux missions d’appui tactique, l’ALAT peut être engagée indépendamment et produire un effet décisif sur l’adversaire. La DAM est engagée pendant la guerre du Golfe. 126 hélicoptères de l’ALAT participent à l’offensive dont 60 gazelles HOT qui détruisent 127 objectifs. L’ALAT en perpétuelle mutation : capacité d’intervenir de jour comme de nuit, dans les conditions météorologiques les plus difficiles et avec une furtivité sans cesse améliorée.

Aujourd’hui, malgré la réduction du format de l’ALAT, l’Armée de Terre n’intervient nulle part sans ses hélicoptères. Exemples récents (Interposition et dissuasion : Licorne en Côte d’Ivoire, Humanitaire : opération BERYX en Asie du Sud-est, Liban, lutte anti-terroriste : Afghanistan, Lybie, Mali, Burkina Faso…)

L’aérocombat : évocation des matériels actuels : Tigre et NH90, H160, numérisation de l’espace de bataille, contexte interarmées et international, dronisation de l’ALAT.

Dans un espace, désormais entièrement rénové (électricité, murs, sol, plafond), la nouvelle scénographie permettra au musée d’être en parfaite adéquation avec ses orientations scientifiques et culturelles et sa volonté d’offrir un parcours scénographique adapté à ses différents publics (passionnés, jeunesse, etc…) sur un plateau technique de 350 m2.

La scénographie dans ce nouveau parcours permanent aura pour objet de mettre en avant l’humain dans l’histoire de l’ALAT. Les deux halls d’exposition de 5 000 m2 ayant pour mission de présenter les aéronefs, la galerie se centrera sur l’histoire des femmes et hommes, les aérocombattants qui ont servis et servent l’ALAT. De même, une mise en miroir : objet historique et œuvres d’artistes contemporain serait appréciée. Enfin, une ouverture sur d’autres objets historiques, n’appartenant pas au domaine de l’aéronautique militaire sera recherchée (exemple de l’aérostation et la fièvre de la « ballonmania », influence sur les arts décoratifs, la mode, la création de bijoux, etc…).

1. Le général Navelet, né le 4 août 1911, est mort le 27 juin 1967 dans la Forêt Noire, à bord d’un avion de type Max Holste 1521 « Broussard » de l’Aviation Légère de l’armée de Terre (ALAT). Il a pris le commandement de l’ALAT le 21 août 1965. La base école de DAX porte son nom. [↑](#footnote-ref-1)
2. Le Groupement d’Hélicoptères n°2, créé le 29 avril 1955 après son rapatriement d'Indochine, débarque à Alger le 8 mai et s'installe à Sétif-Aïn-Arnat le 23 mai 1955. [↑](#footnote-ref-2)
3. Le colonel Bermondet de Cromières a commandé l’ESALAT du 26 mars 1976 au 20 septembre 1980. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ecole de Spécialisation de l’Aviation Légère de l’Armée de Terre. Créée le 1er mai 1957, l'ESALAT comprend alors une portion centrale à Dax avec avions et hélicoptères, une annexe provisoire à Finthen avec des avions, et une annexe d'hélicoptères au Luc, avec une partie à Satory. [↑](#footnote-ref-4)
5. Aviation Légère d’Observation d’Artillerie. [↑](#footnote-ref-5)
6. Commandement de l’Aviation Légère de l’Armée de Terre. [↑](#footnote-ref-6)
7. Chef d’Etat-Major de l’Armée de Terre. [↑](#footnote-ref-7)
8. Lors de la bataille de Fleurus du 26 juin 1794, l'armée révolutionnaire française remporte une bataille décisive dans les Pays-Bas autrichiens (Belgique actuelle). Cette bataille voit la première utilisation militaire d'un ballon d'observation dans l'histoire de l'aérostation. [↑](#footnote-ref-8)
9. Entité de l'état-major de l'armée de Terre, la Délégation du Patrimoine de l’Armée de Terre est chargée d'assurer la gestion du patrimoine historique et culturel de l'armée de Terre. [↑](#footnote-ref-9)
10. Valérie André, née le 21 avril 1922 à Strasbourg et morte le 21 janvier 2025 à Issy-les-Moulineaux, est un médecin militaire, parachutiste et pilote d'hélicoptère française. Première femme à devenir officier général en France, elle est également la troisième femme à être élevée à la dignité de grand-croix de l'ordre national de la Légion d'honneur et la première à être élevée à celle de grand-croix de l'ordre national du Mérite. [↑](#footnote-ref-10)
11. Groupement des Formations Hélicoptères en Indochine. [↑](#footnote-ref-11)