

Reçu à 18 ans à l'Ecole Polytechnique, Albert Caquot a connu une carrière exceptionnelle dans le Corps des Ponts-et-Chaussées. Engagé dès 1914 comme officier aérostier, il construit et développe les ballons qui portent son nom ; au début de 1918, Georges Clemenceau l'appelle à la direction de la Section Technique de l'Aéronautique.

Après la guerre, ses incomparables qualités d'ingénieur l'ont conduit à réaliser quantités d'ouvrages, tels que barrages, ponts ou ports, sur plusieurs continents. Parmi ses réalisations les plus célèbres, il convient de citer la cale sèche de Saint-Nazaire, le grand pont de Glasgow en Ecosse, les ponts de La Tournelle et du Carrousel à Paris, et ceux d'Argenteuil et de Bezons en région parisienne.

Il fut aussi à l'origine du concept d'usine marémotrice sur la Rance, usine qui fut finalement construite à partir de 1962 et mise en service en 1967.

Au lendemain de l'Armistice de 1918, Albert Caquot a souhaité la création d'un conservatoire de l'aéronautique. C'est le fac-simile de la lettre qu'il a adressé dans ce sens au Sous-Secrétaire d'Etat de l'Aéronautique Militaire et Maritime que Pégase publie ci-dessous, véritable acte de naissance du Musée de l'Air et de l'Espace. Albert Caquot s'est éteint en 1976, âgé de 96 ans.

PARIS, le 7 décembre 1918

Le Chef de Bataillon CAQUOT,
Directeur de la Section Technique de
l'Aéronautique

à

Monsieur le Sous-Secrétaire d'Etat de
l'Aéronautique Militaire et Maritime

OBJET : Création d'un conservatoire de
l'Aéronautique.

Dès son origine l'aviation est une science française, les précurseurs ont nom Mouillard, Ader, Renard ; les premiers réalisateurs Ferber, Voisin, Esnault-Pelterie, Levassieur, Blériot, Farman, Nieuport et si l'on rencontre quelques noms étrangers ce sont ceux d'hommes comme Lilienthal dont l'élève fut De Lambert, Wright qui dut venir à Auvours pour trouver une ambiance favorable à ses idées, Santos-Dumont un parisien d'adoption.

Tous les grands exploits de l'aviation furent réalisés chez nous :

- le kilomètre en circuit fermé par H. Farman le 13 janvier 1908 à Issy-les-Moulineaux,
- les vols de Wright avec passager en octobre de la même année à Auvours,
- la traversée de la Manche de Calais à Douvres par Blériot le 25 juillet 1909,

ALBERT CAQUOT

le "Père"
du Musée de l'Air
et de l'Espace



- la traversée de la Méditerranée de Saint-Raphaël à Bizerte par Garros le 23 septembre 1913,

- le record du monde de vitesse par Prévost à Reims le 29 septembre 1913.

Française donc par ses meilleurs constructeurs et ses plus grands virtuoses, française par le lieu même de ses plus éclatantes manifestations, l'aviation à l'heure même de ses débuts symbolisa le génie de notre race.

Au cours de la guerre, symbole de notre race, elle le fut au plus haut degré et par les actes d'héroïsme qu'elle engendra et par le splendide effort industriel qui présida à son extraordinaire développement.

La voix populaire, aux raisons profondes, désigna comme l'incarnation même de la forme de courage, fait d'habileté sportive et d'audace réfléchie, spéciale à cette guerre un aviateur qui est mort depuis moins de 2 ans est déjà une figure de légende : Guynemer. Mais à côté de ce nom fameux que de noms encore assaillent notre pensée : de Beauchamp, De Rose, De Lareinty, Garros et Ménard, Fonck et tant d'autres et non moins dignes de notre tribut d'admiration sont ceux que la renommée n'a point touchés de son aile : les pilotes de réglage et de bombardement, aux tâches terribles et modestes. Enfin que dire de l'enthousiasme avec lequel toute la jeunesse se jeta dans les Ecoles : en août 1914 nous avions 300 pilotes, 4 ans après 12 000.

Le labeur de l'arrière permit la victoire du front : labeur des Breguet, des Bechereau, des Voisin, des Renault, des Seguin, des Canton et de leurs collaborateurs des bureaux d'Études ou des services de l'Armée, labeur des 200 000 hommes qui dans les usines construisirent sans trêve les merveilleux outils de notre triomphe. Aussi tandis qu'au début des hostilités nous engagions dans la bataille 150 appareils, au jour de la victoire on en comptait sur les lignes 3 600 et c'est 50 000 avions qui quittèrent le sol de 1914 à 1918.

Ainsi l'aéroplane tel qu'il existe aujourd'hui résume dix années de travail, une dépense inestimable d'énergies et l'holocauste de bien du sang français.

Pégase n° 93 - avril 1999

A l'heure où l'ère des combats étant close, chacun tourne les yeux vers les tâches de paix, où l'on entrevoit les perspectives admirables qui s'ouvrent devant la navigation aérienne considérée non plus comme moyen de destruction mais bien comme possibilité nouvelle d'accroître les connaissances humaines et le bien-être de tous, à cette heure unique dans l'histoire du monde, peut-on faire table rase des sacrifices passés ? peut-on faire fi des enseignements recueillis au cours d'une lutte incessante contre le plus subtil des éléments de la nature ?

Oublier l'évolution suivie depuis le jour où le premier homme vainquit les lois de la pesanteur par l'utilisation rationnelle de la vitesse serait commettre un crime vis à vis de nos descendants à qui nous devons compte de nos réussites autant que de nos insuccès. La formation des Ingénieurs d'une époque a sa base dans la connaissance des travaux de leurs aînés et nous devons mettre à même les ingénieurs d'aéronautique de l'avenir de prendre au contact avec les réalisations de l'Aéronautique actuelle les leçons les plus fructueuses à leur éducation.

Nous avons donc le devoir impérieux de réunir les matériaux, actuellement épars, qui sont les témoins de nos efforts, et de les présenter de façon à en dégager les lois qui ont présidé à l'évolution et au développement de la locomotion aérienne du temps présent.

Cette oeuvre ne saurait être retardée car dans les transformations de tous ordres, militaires ou industrielles, consécutives au passage de l'état de guerre à l'état de paix, des pièces infiniment précieuses peuvent disparaître, des compétences personnelles remarquables se diriger vers d'autres branches d'activité.

A l'heure présente on peut encore trouver l'avion Wright dans un hangar à Pau, le fuselage du monocoque Deperdussin accroché aux fermes d'une usine d'aviation parisienne, les appareils de 1914 - 1915 dans certaines Ecoles, les premiers moteurs rotatifs dans une salle de l'usine Gnôme. Aujourd'hui tel ingénieur, tel officier, au fait des phases successives par lesquelles sont passés certains types d'appareils ou de moteurs est

Pégase n° 93 - avril 1999

encore à son usine ou dans son service.

Demain, il sera trop tard et la France aura fait l'irréparable perte d'une partie de son patrimoine scientifique, nécessaire à ses ingénieurs de demain.

Le principe étant donc admis d'une réunion immédiate du matériel ainsi que d'une large contribution des capacités de chacun il reste à donner à cette manifestation de notre génie un cadre digne d'elle. Ce cadre ne peut qu'être un monument grandiose assez spacieux pour abriter nos richesses actuelles et celles qui naîtront chez nous dans la suite des temps.

Dès maintenant nous devons offrir aux regards de tous : 40 à 50 avions ; une imposante série de moteurs, nombre de pièces détachées d'engins d'armement, d'appareils de précision de tous ordres, de maquettes de toutes espèces et aussi des collections artistiques sans prix. Et ne sera-t-on pas immédiatement conduit à faire de ce monument non seulement le musée de l'Aviation mais bien celui de l'Aéronautique, enfermant ainsi en ses murs l'Histoire complète de l'Aviation du Wright au SPAD, celle de l'Aérostation du globe de Montgolfier au ballon de guerre de 1918, celle du dirigeable des conceptions du Général Meunier à la rapide vedette de chasse aux sous-marins ?

Un espace de 10 000 mètres carrés est le minimum actuellement nécessaire et il faut réserver pour les agrandissements ultérieurs une surface équivalente.

Ce Palais de l'Aéronautique doit être édifié sur les bords de la Seine dont les eaux baignent Notre Dame, la Cité, le Palais de Justice, le Louvre, le Pont Alexandre, autant de témoignages de notre civilisation écrits suivant les âges par la pierre ou le fer. Un emplacement unique sur le cours du fleuve s'offre à nous où le Palais serait à la suite des grandes oeuvres d'antan comme le jalon posé par notre génération : c'est celui qui fait l'angle du Quai d'Orsay et de l'Avenue Bosquet.

Vendu, fort bon marché, par l'Etat à une Compagnie immobilière cet espace de 23 000 m², d'un seul tenant, a été loué à la Société de Magic-City dont les

constructions déshonorent scandaleusement un quartier d'une magnifique ordonnance.

L'édification du Musée coûtera en tout 25 à 30 millions. Cette somme paraît élevée mais qu'est-elle pour l'histoire de notre pays, en face de l'oeuvre à réaliser ?

L'Aéronautique qui, pendant la guerre, a fait l'objet d'une dépense de plus de 5 mille millions aura un budget de temps de paix d'au moins 100 millions. C'est donc environ les 5/1000 des crédits engagés pendant les hostilités et le 1/4 d'un budget annuel futur que représente la construction de ce monument.

Cette oeuvre doit et ne peut qu'être celle de l'Etat ; elle doit l'être pour que chaque Français y collabore et on ne conçoit pas qu'elle puisse être réalisée en dehors de lui, lui seul ayant l'indépendance nécessaire pour la mener à bien avec continuité.

L'appel au public par souscriptions, qui séduit de prime abord notre tempérament porté à la générosité particulière, présenterait des inconvénients d'un ordre assez délicat.

Nous ne saurions en effet qu'accueillir avec reconnaissance les dons de nos alliés et certains de ces dons, surtout ceux venant d'outre-Atlantique, seraient à n'en point douter, magnifiques.

Eh bien, il faut le proclamer très haut : un peuple comme le nôtre ne doit tenir un monument élevé au génie de ses enfants et destiné à le perpétuer que de lui et de lui seul ; ses sacrifices lui en donnent le droit, sa gloire lui en fait un devoir, sa science un besoin.

Le Parlement en jugera certainement ainsi et accordera les crédits nécessaires à l'édification du Conservatoire de l'Aéronautique pour garder à la France ces richesses inestimables constituées par les premiers appareils sauvés ainsi de la destruction prochaine.

Signé :
CAQUOT