

MOTEURS!

ENTRE TERRE, CIEL ET MER
DOSSIER DE PRESSE

EXPOSITION  TEMPORAIRE

29 JUIN > 17 SEPTEMBRE

ALLIANZ RIVIERA, NICE

CONTACT PRESSE

Thomas FANARI

Tel : 04 89 22 44 03 - 0776 06 58 00

thomas.fanari@museedusport.fr

WWW.MUSEEDUSPORT.FR

 **MUSÉE NATIONAL DU SPORT**
www.museedusport.fr



VILLE DE NICE





PRÉFACE

Carrefour de la rencontre entre sport et société, le Musée National du Sport se transforme aujourd'hui en terrain des sports mécaniques.

« MoteurS ! » réunit dans l'enceinte d'un musée de société le vrombissement des moteurs de toutes sortes de machines mouvantes qui nous font rêver, sur terre, sur mer ou dans les airs : imaginons un lieu où se défont moteurs d'avion, voitures de course, motos de grandes cylindrées, véhicules nautiques ...

Le projet est ambitieux, plein d'audace mais cela vaut la peine de prendre ce risque. Après tout, depuis sa création en 1963, le Musée National du Sport n'a-t-il pas écrit son histoire à partir de rêves, d'espoirs et surtout de défis ? Ici encore plus qu'ailleurs, dans cette enceinte unique en France qui nous questionne sur le sport et ses valeurs, il

est tout naturel de chercher à se dépasser, à toucher le cœur de tous les passionnés, à réussir collectivement à séduire le grand public. Le défi constitue en soi le moteur de nos efforts !

Les sports mécaniques nous offrent une belle occasion de sortir des sentiers battus pour révéler d'autres facettes inexplorées du phénomène sportif. La fulgurance des ingénieurs de génie croise dans cette exposition les exploits des champions et championnes dont les destins, certains heureux d'autres tragiques, marquent encore aujourd'hui l'histoire du sport français.

Les hommes et la machine sont ici au cœur des préoccupations : le passé épouse le présent pour révéler la dynamique du génie humain, tandis que le futur permet de se projeter vers un avenir davantage soucieux du respect de la nature...

Cette exposition n'aurait pu être aussi ambitieuse, aussi riche d'objets d'exception et de documents rares, sans la collaboration et les prêts de grande qualité de collections publiques mais aussi de partenaires privés qui viennent abonder le fonds déjà riche du musée. Nous exprimons notre très grande reconnaissance à tous ces indispensables partenaires, qui je l'espère, apprécieront le remarquable travail de l'équipe du Musée qui fait vivre ces pièces uniques au travers de cette exposition aussi passionnante qu'insolite.

MOTEURS !

Annie LHERITIER

*Préfet Honoraire
Présidente du Conseil d'Administration
du Musée National du Sport*

INTRODUCTION À L'EXPOSITION

Lorsque l'on pense sports mécaniques, on imagine essentiellement véhicules motorisés servant à transporter, à déplacer des hommes d'un point à un autre. La voiture et la moto viennent immédiatement à l'esprit, occultant souvent d'autres engins motorisés comme l'avion ou le bateau. De plus, si la plupart de ces machines impliquent des courses entre compétiteurs, les grands rallyes, les Grands-Prix, etc, il existe également bien d'autres formes de compétition, comme la voltige aérienne où des juges notent les concurrents. Le sujet est vaste, même si dans tous les cas il s'agit d'aller toujours plus vite, toujours plus loin, toujours plus haut. Il demeure légitime de se questionner sur l'enjeu des sports mécaniques : phénomène de société, évolution logique du déplacement de l'Homo sapiens, de la navigation au-delà des mers ou encore dans les airs... Quels en sont les défis, les enjeux ? Humains d'abord, mais également technologiques et, bien sûr, sportifs. L'exposition *Moteurs!* proposée par le Musée National du Sport tente d'aborder l'ensemble de ces aspects.

Lorsque l'artiste du Jockey de l'Artémision, conservé au musée d'Athènes, met en valeur la puissance de l'animal face au corps minuscule de l'enfant, il illustre déjà

l'aspiration d'aller plus vite, à l'aide d'une force physique, celle de l'animal. Ce désir de rapidité et peut-être de compétition trouve un aboutissement dans les courses de chars illustrées par l'aurige de Delphes, premier conducteur assisté d'un engin et d'une force extérieure qui peuvent être considérés comme précurseurs de sports mécaniques mettant en relation l'homme et un « appareil » en mouvement. La vapeur, née pendant la révolution industrielle du XIX^e siècle, permet de s'affranchir des chevaux. « L'aventure mobile » s'accélère. En 1866, le premier véhicule à vapeur apparaît. Vers 1880, la première automobile.

Lorsqu'Ulysse, après la guerre de Troie, revient dans son île d'Ithaque, il est l'un des premiers navigateurs. De même, durant ses voyages dans les mers, Sinbad vit de nombreuses aventures fantastiques et illustre ainsi le besoin d'aller plus loin.

Lorsque Dédale se sent condamné dans son tortueux labyrinthe et trouve l'issue par la voie des airs, en confectionnant pour lui et son fils des ailes assez résistantes pour les soulever tous deux de terre, il est le premier à voler. Lorsque Icare prend trop d'altitude et que la chaleur du soleil lui brûle les ailes, il fait partie des premiers pionniers qui ont maintes fois rêvé de fendre le ciel

comme un oiseau, au même titre qu'Orville et Wilbur Wright construisent et font voler le premier aéroplane à moteur en 1903, que le Blériot XI traverse la Manche en 1909 ou que le Solar Impulse commence son tour du monde en 2015.

Lorsque l'art, témoin de l'engouement mécanique, saisit les mouvements des machines, le déhanchement des motards, les figures acrobatiques des voitures de mer, les ballets de voltige d'aviateurs... le futurisme place la machine comme symbole de modernité. L'automobile, l'avion, la moto, la course de vitesse, le goût du risque et du hasard sont les emblèmes de ce mouvement. Plus tard, en 1979, Andy Warhol, passionné de courses automobiles, élève la BMW M1 au rang d'œuvre d'art après la naissance de l'Art Car en 1975.

Dans tous les cas, la terre, la mer et le ciel fascinent, interpellent et interrogent l'humanité. Mais la technologie et la compétition complètent les plus extraordinaires aspirations humaines de la mythologie. L'inspiration scientifique de Léonard de Vinci et de sa machine volante, la montre, premier objet mécanique à large diffusion qui a préparé le terrain à la voiture en particulier et au véhicule plus largement, l'avènement de la compétition à la fin du



XIX^e siècle... Quelle que soit la discipline, on peut certainement considérer que, pendant des siècles, l'homme s'est éveillé à la passion pour les objets techniques, souvent également objets symboles de pouvoir. L'ingéniosité des artisans du savoir fait naître un nouvel élément avec l'ère industrielle au XIX^e siècle : la machine. Libérant l'homme, le moteur devient ensuite l'élément clé d'une avancée technologique dans l'histoire des sports mécaniques ainsi que l'unique lien entre l'automobile, la moto, l'avion et le bateau. Le XX^e siècle concrétise les idées les plus folles de rêves extraordinaires devenus ordinaires grâce à l'intuition humaine. La compétition devient le terrain d'enjeux où s'expose le véritable match des inventions. La fièvre de la vitesse est l'un des ressorts de l'évolution technologique. Aussi, les moteurs, les carburants, les pneus et les matériaux constituent des éléments significatifs pour suivre les transformations des engins. La vitesse est l'un des grands mythes contemporains, une consécration après les débuts des premières mécaniques. Elle devient partie intégrante de notre vie : elle change le concept de l'espace, du temps, de la distance et modifie également nos relations.

À travers ces disciplines qui constituent ainsi de remarquables témoins des initiatives les plus extraordinaires entre l'homme et la machine, c'est l'inventivité humaine à

travers l'épopée des compétitions que le Musée National du Sport met en avant. Concepteur puis réalisateur des engins sportifs, l'homme reste au centre du dispositif. Ce sont ces nombreuses idées qui ont précédé et, dans certains cas, rendu possible l'avènement de la machine capable de se déplacer par elle-même. L'aventure mécanique est le fruit d'efforts et d'expérimentations d'hommes et de femmes devenus des pionniers de l'impossible. La compétition mécanique a nourri toutes les passions : rêves insensés, ethos scientifique, quête de reconnaissance, désir de s'inscrire dans l'ère de la modernité et goût de l'aventure. L'histoire des sports mécaniques ne peut s'écrire sans les champions et championnes de différentes époques. Le duel est certainement l'un des traits saillants de la définition du sport moderne. La conquête de l'air est celle de célèbres rivalités individuelles et nationales. Dans les années 1940 et 1950, le record de vitesse en avion a donné lieu à une extraordinaire lutte entre Jacqueline Auriol et Jacqueline Cochran. Les confrontations entre Alain Prost et Ayrton Senna ont nourri les plus belles pages d'un âge d'or de la Formule 1. Les duels entre Rossi et Marquez ont marqué l'histoire de la Moto GP...

Toutes ces légendes se vivent et se racontent au Musée National du Sport et, plus particulièrement, au cours de cette

exposition temporaire. Cependant, beaucoup d'autres histoires, à n'en pas douter toutes aussi mythiques, restent encore à écrire par les héros de demain. Gageons que le musée saura alors les présenter aux visiteurs...

Marie GRASSE

*Directrice générale du Musée National du Sport
Conservatrice en chef du patrimoine*



Dédale dans le labyrinthe attachant les ailes d'Icare

Huile sur toile

Joseph-Marie Vien (1716-1809)

1754

Dépôt du Musée du Louvre à l'Ecole Nationale Supérieure des Beaux-arts, Paris

PARCOURS DE L'EXPOSITION

Partie 1 : LE DEFI HUMAIN

Il était une fois
Le temps des pionniers
Mécaniques mondaines
Le match des inventions
Eros & machina

Partie 2 : LE DEFI TECHNOLOGIQUE ET ESTHETIQUE

Un boom technologique
A toute vitesse
Gagner avec style
Symphonie mécanique

Partie 3 : LE DEFI SPORTIF

Nos pilotes, ces héros
Meilleurs ennemis
La fureur de gagner
Le prix du danger



LES PRÊTEURS

INSTITUTIONS/SOCIÉTÉS

Armée de l'Air - Sirpa Air
Automobile Club de France
Automobile Club de Monaco
Automobile Club de Nice
Base Aéronautique de Salon de Provence
Cité des Sciences et de l'Industrie, Paris
Château du Clos Lucé, Amboise
Conservatoire National des Arts et Métiers, Paris
Comité Régional motonautique de PACA, Toulon
Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine, Mérignac
Ecole nationale des beaux-arts, Paris
Musée de la Grande Guerre du Pays de Meaux
Musée de la moto, Marseille
Musée de l'Air et de l'Espace, Paris
Musée du Louvre, Paris
Musée national de l'automobile, Turin
Solvay
Union Internationale de Motonautisme

COLLECTIONS PARTICULIÈRES

S.A.S. Le Prince Albert II
Mélanie ASTLES
Christine et Philippe BIANCHI
Pierre-Henri BIGER
Jean-Pierre BLANC
David CASTEU
Philippe CHIAPPE
Robert GRISI
Jacques IURI
Cyrille LEMOINE
Catherine MAUNOURY
Guy MAUSY
Jean-Pierre MELIN
Hervé POULAIN
Nicolas VENTUGOL
Franky ZAPATA



PARTIE 1

LE DÉFI HUMAIN

Au cœur de l'inventivité des premiers constructeurs et pilotes, le défi humain est d'abord une histoire écrite par des hommes, avec des ressorts de rivalités, suivant une trame épique de la « passion mécanique ».

Concepteur puis réalisateur des engins sportifs, l'homme est au centre du dispositif. Si l'idée de machines mobiles se nourrit de visions de savants de la Renaissance, du siècle des Lumières, les sports mécaniques naissent dans le bouillonnement technologique des révolutions industrielles du XIX^e siècle. Les désirs de progrès et de dépassement n'ont de cesse d'augmenter au fil du temps. Le rendez-vous est pris avec les conquérants de « l'impensable » qui ont inspiré de multiples vocations. Le XX^e siècle concrétise les idées les plus folles de rêves extraordinaires devenus ordinaires grâce à l'intuition humaine. Objet de distinction sociale, la fièvre mécanique transparaît dans les esquisses de célèbres affichistes. La compétition devient le terrain d'enjeux où s'expose un véritable match des inventions. Tout ceci dans un univers virilisant dans lequel la femme occupe une place particulière.

« Rien ne s'est fait de grand qui ne soit une espérance exagérée. »
Jules Verne, écrivain



Duel de vitesse

Photogramme réhaussée à la gouache
1934
Géo Ham (1900-1972)
Collection particulière

L'art, témoin de l'engouement mécanique, saisit les mouvements des machines qui apparaissent comme un écho d'un monde en mutation.

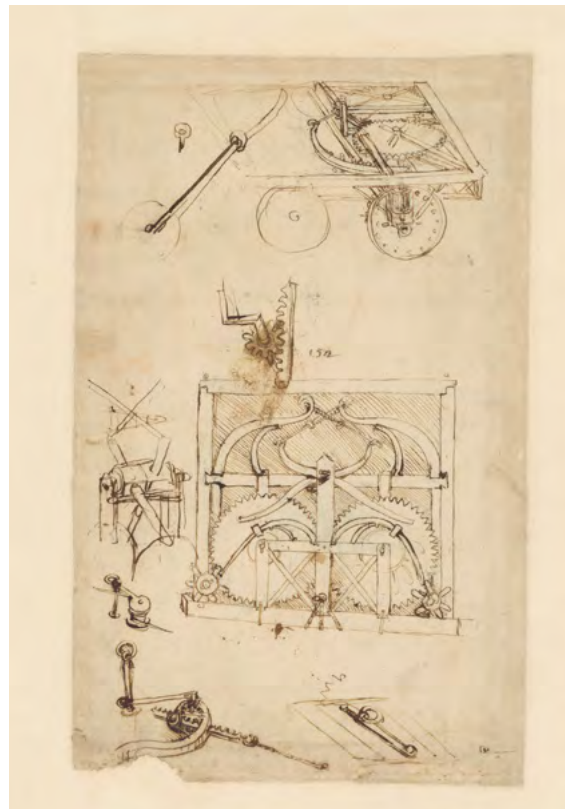
Affichiste de renom, Georges Hamel dit Géo Ham fut dans les années 1930-50, l'un des maîtres de la représentation des sports mécaniques. Il magnifie les bolides et consacre les courses d'avions et d'automobiles avec un touché distinctif et un souci du détail. Il demeure « le peintre de la vitesse ».

IL ÉTAIT UNE FOIS

Figure de proue de la mobilité humaine avec l'usage d'une machine, Léonard de Vinci préfigure le désir de conquête de la terre, de la mer et du ciel.

L'élan mécanique accompagne les idées novatrices des « Temps modernes ». Le génie français s'exprime à travers l'œuvre de Nicolas Joseph Cugnot.

A l'aube du XIX^e siècle, l'élan mécanique devient l'un des marqueurs de la modernité. Avec la révolution industrielle, naît la machine à vapeur qui permet de s'affranchir des chevaux. L'aventure mobile s'accélère alors. En 1865, Jean-Joseph Etienne Lenoir, ingénieur franco-belge, crée le premier bateau à moteur à pistons. En 1871, Louis-Guillaume Perreaux brevète et fait rouler à Paris, son vélocipède à vapeur. Le 3 juillet 1886 sort officiellement la voiture à moteur construite par l'Allemand Karl Benz. En 1903, les fabricants américains de bicyclettes Orville et Wilbur Wright font voler le premier aéroplane à moteur, après les premiers essais du Français Clément Ader en 1890.



Le planeur articulé

Bois, toile

Léonard de Vinci (1452-1519)

Château du Clos Lucé - Parc Leonardo da Vinci

Le dessein d'inventer une machine à voler fut un rêve constant dans les travaux de Léonard de Vinci. Il décide d'observer les mouvements des oiseaux pour en reproduire les gestes. Ainsi, il crée l'ornithoptère, la machine volante à ailes battantes. Ici, le pilote est couché sur le ventre.



Maquette du Char de Cugnot

Bois, fer

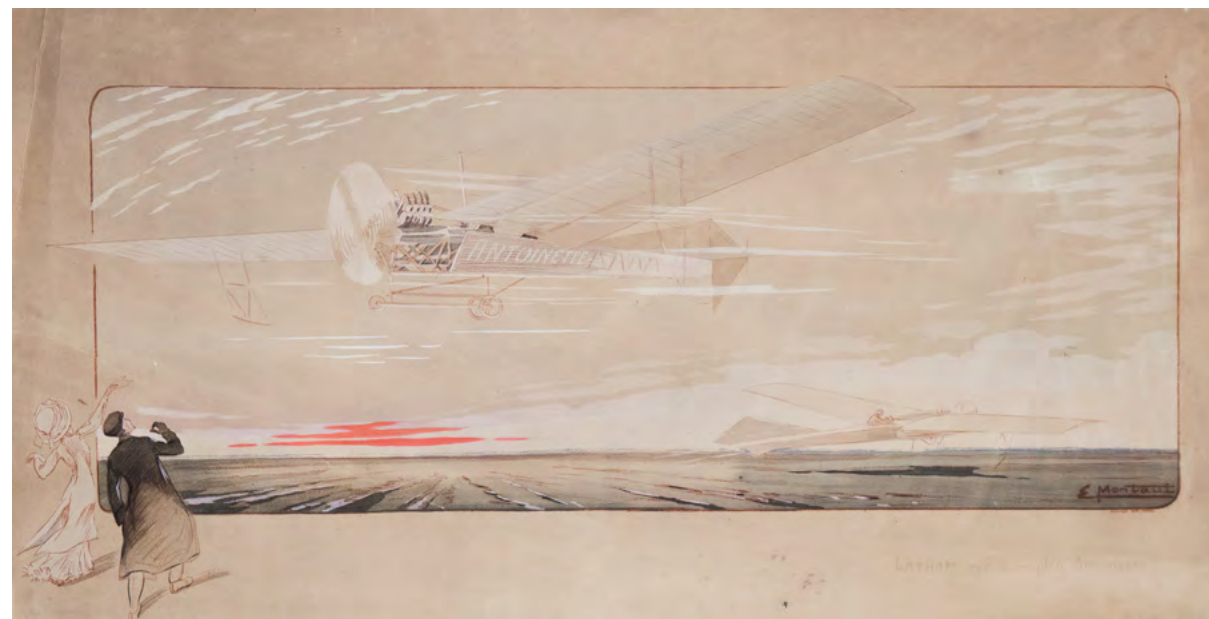
Années 1850

Museo Nazionale dell'Automobile, Torino



LE TEMPS DES PIONNIERS

L'aventure du déplacement mécanique est le fruit d'efforts et d'expérimentations d'hommes et de femmes devenus des pionniers de l'impossible. La compétition mécanique a nourri toutes les passions : rêves insensés, défi scientifique, quête de reconnaissance, désir de s'inscrire dans l'ivresse de la modernité et du goût de l'aventure au risque de la vie. L'éclectisme des pratiques sportives est le point commun de ces personnages extraordinaires tels que Henry Farman ou Louis Blériot qui réalisèrent des performances aussi bien au volant d'un avion que d'une voiture de courses. Aussi, ces sportsmen trouvent des mécènes chez des actionnaires d'industries nouvelles. Les grands journaux favorisent le déploiement de la compétition « motorisée ».



Latham sur monoplan Antoinette

Chromolithographie
Ernest Montaut (1878-1909)
1909
Musée National du Sport

Une de La Vie au Grand Air

Imprimé
1909
Musée National du Sport

Hubert Latham (1883-1912) incarne l'esprit du sportsman de la fin du XIX^e siècle en excellant aussi bien dans les compétitions d'automobile, de yachting ou d'aviation. A bord de l'aéroplane Antoinette, il remporte plusieurs meetings d'aviation et se distingue par des prestations très spectaculaires.

Maquette hélicoptère Vuitton 2

Bois, soie, laiton, zinc, alliage ferreux, cuivre, caoutchouc
Pierre Vuitton (1880-1917)
1909-1910
Musée des Arts et Métiers-CNAM, Paris



Cylindrée : 1000 cm³ 2 cylindres à plat
Puissance : 25 CV
Vitesse : 105 km/h
Consommation : 7 litres aux 100km
Poids : 280 kg

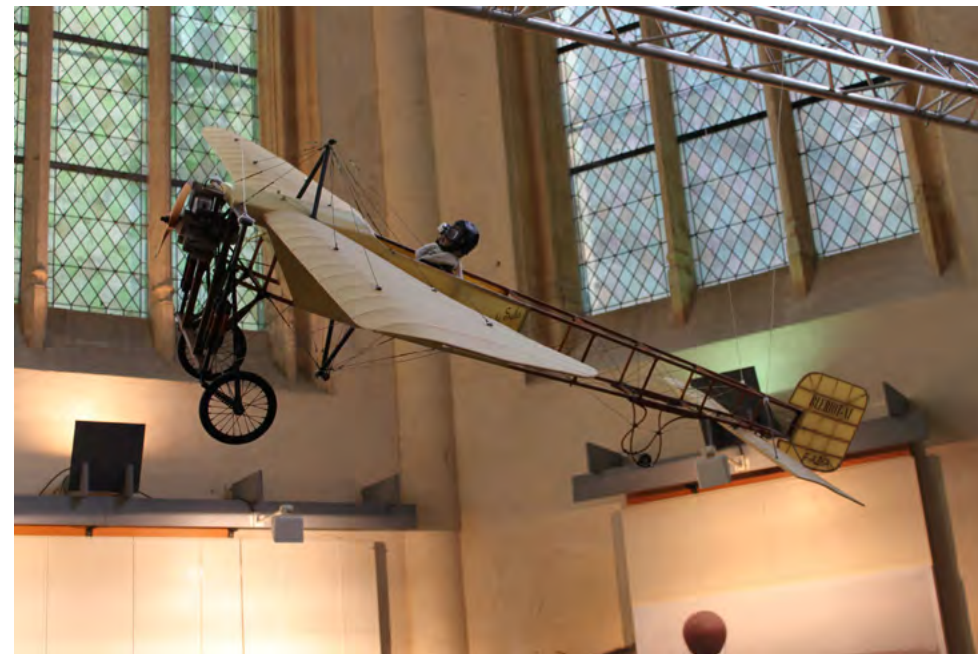
« L'Hélica »

Fer, toile, bois

1922

Collection S.A.S le Prince Albert II

Cette originale voiture à hélice est l'invention de l'ingénieur Marcel Leyat (1885-1986), un pionnier de l'aviation et de l'automobile. L'Hélica, popularisée en 1921, est une carlingue fuselée de contreplaqué en tandem avec un système de traction semblable à celui d'un avion. Propulsé par une hélice placée à l'avant du véhicule et actionnée par le moteur, les freins sont sur les roues avant : l'essieu arrière est directionnel. L'engin peut contenir deux personnes et atteindre 170 km/h. Il reçut 600 commandes ! Cependant, considéré comme un « hachoir à roulettes » et à courants d'air, il n'a jamais été construit en grande série. Il correspond à une période de recherche sur des transports hybrides : mi-terrestre, mi-aérien.



Maquette d'avion, Le Blériot XI

Bois

1909

Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine

Avant d'être l'un des plus grands constructeurs d'avions entre les deux guerres, Louis Blériot (1872-1936) marque l'histoire de la conquête aérienne : le 25 juillet 1909, il effectue la première traversée de la Manche, de Calais à Douvres (Angleterre), à bord d'un monoplan de sa construction, le Blériot XI.

MÉCANIQUES MONDAINES

Les privilégiés qui s'adonnent aux sports mécaniques y trouvent une marque de distinction. La voiture, l'avion et le bateau constituent des signes ostentatoires de richesse et d'un style de vie singulier. Les premiers salons automobiles s'organisent dans les grandes villes européennes comme Paris, Londres et Milan. Les meetings d'aviation ou les courses automobiles et motonautiques ont donné lieu à des illustrations remarquables sur les pratiques mondaines de la Belle époque. Les affiches révèlent des tendances vestimentaires, des images d'élégantes, l'esprit de compétition, un reflet des classes aisées.



Hors-Bord

Acier, bois exotique, toile enduite, fer, aluminium, cuivre,
Johnson Motor Company
Vers 1930
Musée National du Sport

Meeting d'aviation, Nice

Lithographie
1910
Charles-Léonce Brossé (1871- 1945)
Musée National du Sport



Motonautisme
Vers 1930

Sous l'impulsion du Prince Albert 1^{er}, sportsman et féru d'innovations technologiques, Monaco est, au début du XX^e siècle, un carrefour des sports mécaniques, et du motonautisme en particulier. Le Prince fut par ailleurs le président d'honneur du Meeting des Canots automobiles de Monaco.

Exposition et concours de canots automobiles

Lithographie
Jules Alexandre Grün (1868-1938)
Années 1900
Musée National du Sport





Grand-Prix de
vitesse offshore

EROS & MACHINA

Les sports mécaniques peuvent prendre des contours excessifs, utiliser un vocabulaire particulier... *Eros & machina* suspend dans toutes ses mesures les facéties passionnelles et érotiques.

Produits de la domination masculine, les engins à moteur révèlent des signes ostensibles de visions sexistes de la société. Les expressions féminines utilisées pour désigner les « belles machines » ont construit leur légende.

Depuis leur essor, les sports automobiles se détachent difficilement de visions stéréotypées et réductrices de la femme. Le corps féminin se confond avec l'objet érotisant des machines : machine et femmes désirables sont indissociables. La réclame publicitaire renforce les représentations suggestives. Au regard des magazines qui traitent des figures mythiques, la femme est quasiment absente.



Dessinateur et scénariste de bandes dessinées, caricaturiste à l'hebdomadaire Charlie Hebdo, Georges Wolinski s'illustre dans le magazine satirique « Hara Kiri » par un sens aigu de la caricature sans tabou ni concession des mœurs politiques et sociales. La réalisation de cette « Art Car » est le fruit d'une amitié liée avec Hervé Poulain, initiateur de ce mouvement artistique qui croise passionnés de courses auto et d'art contemporain.

Art Car, maquette au 1/5^e de la Porsche GT2 pour les 24 Heures du Mans 1998

Huile
Georges Wolinski (1934-2015)
1988
Collection particulière

PARTIE 2

LE DÉFI TECHNOLOGIQUE ET ESTHÉTIQUE

Les sports mécaniques influent sensiblement sur les valeurs des sociétés modernes, notamment notre rapport au temps, à l'espace et à la beauté remarquablement évoqués dans des formules sans équivoque : aller plus vite, plus loin, concilier performance et beauté...

La fièvre de la vitesse est l'un des mobiles de l'évolution technologique. Aussi, les turbines, les moteurs, les combustibles, les pneus et les pistons... constituent des éléments significatifs pour suivre la métamorphose des engins. La machine s'expose comme une boîte à rythme orchestrée par l'inspiration inventive d'ingénieurs flamboyants. C'est le carrefour d'une rencontre improbable entre

l'art et l'industrie. Marqués par l'air du temps, les sports mécaniques prennent aujourd'hui un virage écologique. La création de la course Formule Électrique (déclinaison de la Formule 1 sans matières polluantes) ouvre la voie à une nouvelle direction, une nouvelle façon d'épouser passion mécanique et respect environnemental. Cette évolution peut-elle se faire au détriment du son et des odeurs, essence même de ces bolides mécaniques?

**« La course...
l'inspiration au plus
haut niveau. »**

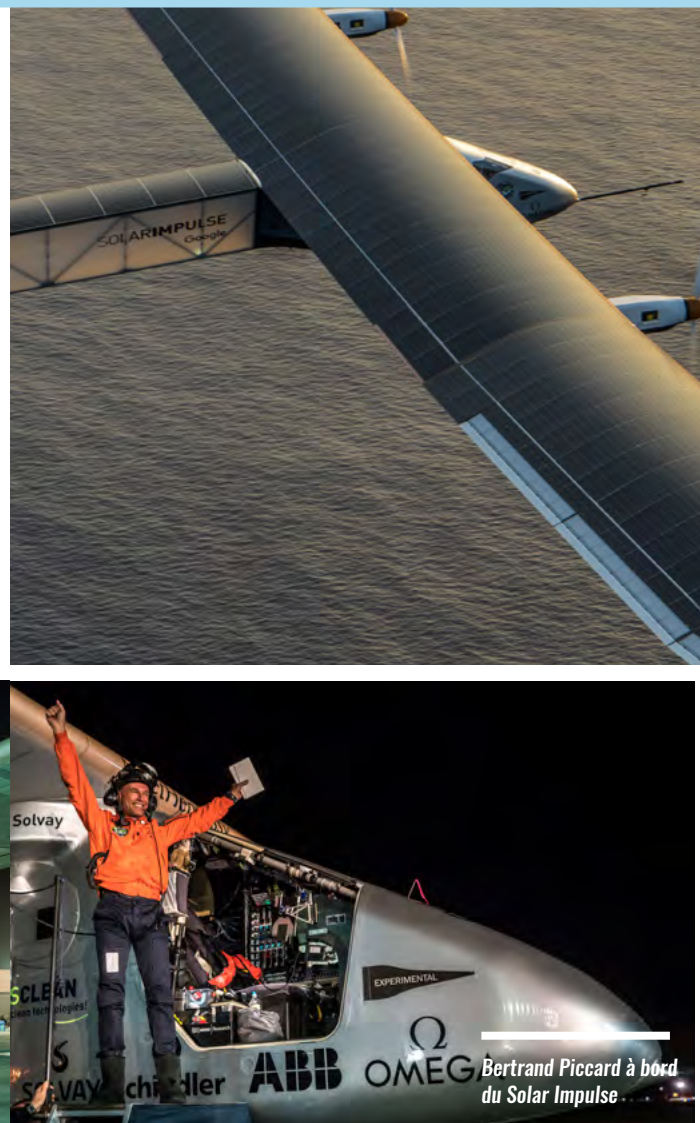
Paul Bracq, designer
automobile et peintre



UN BOOM TECHNOLOGIQUE

Des premières compétitions du début du XX^e siècle à nos jours, les inventeurs de génie s'activent pour améliorer les moteurs. Longtemps un frein à la quête de vitesse par son poids, le moteur est constitué à partir des années 1920-30, de matériaux intégrant une qualité essentielle : la légèreté. Les indices de la mutation technologique se lisent à travers l'utilisation d'un moteur atmosphérique à la place d'un moteur turbo en Formule 1 ou à travers des milliers de cellules solaires capables de garantir plusieurs heures d'autonomie sans la moindre goutte de carburant pour la réalisation du premier tour du monde d'un avion solaire. La course à la puissance du moteur à explosion va de pair avec la création de carburants toujours plus efficaces.

Fruit d'un travail de 10 ans initié par Bertrand Piccard et André Borschberg, le Solar Impulse est le premier avion à énergie solaire capable de voler de nuit. Le premier prototype du Solar (HB-SIA) a volé entre 2010 et 2013 alors que le second prototype (HB-SIB) a entrepris le tour du monde entre mars et juillet 2015. Cet objet unique dans l'histoire de l'aviation condense rêve, innovation, aventure scientifique et technique. Une maquette est présentée dans l'exposition.





SOLARIMPULSE
google.com/+solarimp

S SOLVAY Schindler ABB OMEGA

S SOLVAY

Ω OMEGA

Schindler

ABB

Solar Impulse



Trophée Andros électrique
Val Thorens, 2016

Invention de l'ingénieur français Franky Zapata, le Flyboard est une planche reliée à la turbine d'un VNM (véhicule nautique à moteur) permettant de s'élever dans les airs, de plonger puis bondir hors de l'eau, et de réaliser différentes figures de freestyle. Celle-ci est connectée au VNM grâce à un tuyau de 18 ou 23 mètres, redirigeant la pression de l'eau. En gérant la puissance du VNM, l'utilisateur peut atteindre jusqu'à 12 mètres de haut. La force d'hydro-propulsion offre des sensations uniques et une totale liberté de mouvements.

Flyboard

PVC, fibre de carbone et textile

Franky Zapata (1978)

Collection Franky Zapata, fondateur de la société Zapata





Les ingénieurs du staff
Williams travaillant sur la
Formule E Spark/Renault
2014

À TOUTE VITESSE

La vitesse est l'un des grands mythes humains, une consécration après les débuts des premières mécaniques. Elle devient partie intégrante de la vie : elle change le concept et la vision de l'espace et du temps.

L'art, témoin de l'engouement mécanique, saisit les mouvements des machines. Sont mis en évidence dans l'arène mécanique des déhanchements des motards, des figures acrobatiques des voitures de mer, des ballets de voltige d'aviateurs...

Avec le futurisme, mouvement artistique et culturel révolutionnaire né en Italie au début du XX^e siècle, la machine symbolise la modernité. L'automobile, l'avion, la moto, le bateau, associant le goût du risque et du hasard, deviennent caractéristiques de ce mouvement vers l'avenir, le mariage inattendu entre l'art et l'industrie.



The Bianchi car
Lithographie
Années 1900
Musée National du Sport



**Voiture Delage au Grand-Prix
de l'Automobile Club de
France 1912**
Photo de Jacques-Henri
Lartigues

Si les succès de la Bianchi (fondée en 1885) furent moins nombreux que ceux des maisons rivales, telles que Fiat, Itala, Alfa ou Lancia, le dessinateur a su traduire de manière saisissante la vitesse et la puissance avec ce modèle de course de la compagnie milanaise.

Pointeuse de vitesse
Laiton
1920
Automobile Club de Nice



Cylindrée : 350 cm³ 4 cylindres
Puissance : 40 CV
à 11.500 tour/min
Poids : 300 kg

Exemple du progrès technologique au service du sport automobile, ce véhicule aux 22 records de vitesse internationaux a une carrosserie en forme de torpille composée de deux châssis séparés dans des tubes en acier. Dans celui de gauche prend place le pilote, celui de droite le moteur et le réservoir

du carburant. Son nom fait écho à son concepteur, l'ingénieur et pilote italien Piero Taruffi (1906-1988). Fort de son expérience motocycliste, ce dernier eut l'idée de développer des engins de record basés sur des assemblages en forme de cigare appelé « siluro » : il en dépose le brevet, ce qui empêche ses rivaux d'utiliser la même approche.

Tarf

Acier, cuir, aluminium
1948

Museo Nazionale de l'Automobile, Torino



Théophile Schneider, GP de l'Automobile Club de France 1913

Acier, cuir, aluminium
1913
Collection J. IURI

Cylindrée : 5504 cm³
Puissance : 120 CV
Vitesse : 165 km/h
Consommation : 5 litres aux 100km
Poids : 1072 kg

Créée en 1910 par le constructeur automobile français Théophile Schneider, cette voiture est très performante à l'époque : en 1913 pour le Grand Prix de l'ACF à Amiens, sur quatre voitures, deux finissent aux places d'honneur. Unique exemplaire restant, ce modèle court toujours sur circuit en Angleterre.

Cette voiture a également rendu célèbre le photographe Jacques-Henri Lartigue : qui n'a pas déjà vu quelque part la photographie de la voiture de course n°6 prise au Grand Prix de l'ACF 1913? L'image est devenue l'une des plus brillantes expressions de la sensation de vitesse. Longtemps présentée comme une Fiat puis une Delage, l'œil avisé de David E. Junker en 1995 prouva finalement qu'il s'agissait d'une voiture signée Théophile Schneider.



Départ Grand-Prix
Automobile Club de
France, 1922

GAGNER AVEC STYLE

Dès les premières années, l'ingénieur mêle savoir-faire industriel et esthétique. L'objet mécanique devient un chef-d'œuvre « d'art industriel ». La performance et l'esthétisme s'unissent. La quête de la vitesse se retrouve dans l'obsession de l'aérodynamisme. Très vite, on se rend compte que la silhouette de la machine va de pair avec la vitesse : l'aérodynamisme sera utilisé dans l'aéronautisme puis avec les véhicules automobiles. L'attention esthétique, en particulier dans la façon de dessiner les machines, renforce la rencontre heureuse entre les sports mécaniques et l'art. Chaque société va développer une ligne sportive car le sport devient un excellent produit publicitaire. Initié par Hervé Poulain, Andy Warhol, passionné de courses automobiles, élève au rang d'œuvre d'art la BMW M1 en 1979. Ainsi s'accélère le mouvement qui sera connu sous l'appellation d'« Art Car ».



Art Car BMW 3.0 CSL

Huile

Alexander Calder (1898-1976)

1975

Collection particulière



Alexander Calder peignant
l'Art Car BMW 3.0 CSL



Venturi 600 LM, Art Car maquette originale au 1/5^{ème}

Huile

César Baldaccini dit César (1921-1998)

1995

Musée National du Sport

César, un des maîtres de l'art de la compression a vu dans le sport automobile, un champ d'inspiration. Il trouve dans l'Art Car l'expression de son amour pour la matière métallique et le détournement des objets du quotidien.

SYMPHONIE MÉCANIQUE

Le moteur a un bruit reconnaissable, un son singulier, une musique enivrante. Une véritable symphonie comble les amoureux des sports mécaniques. Chaque engin de compétition se distingue par son moteur et par extension par le bruit qu'il émet quand il est actionné. Tel le tube d'un chanteur adulé, le bruissement d'un moteur de voiture ou d'avion de course est connu des mécano-mélobanques. Comme dans une grande symphonie, découvrez les moteurs, l'essence intérieure de la machine, derrière la carrosserie, la robe extérieure.

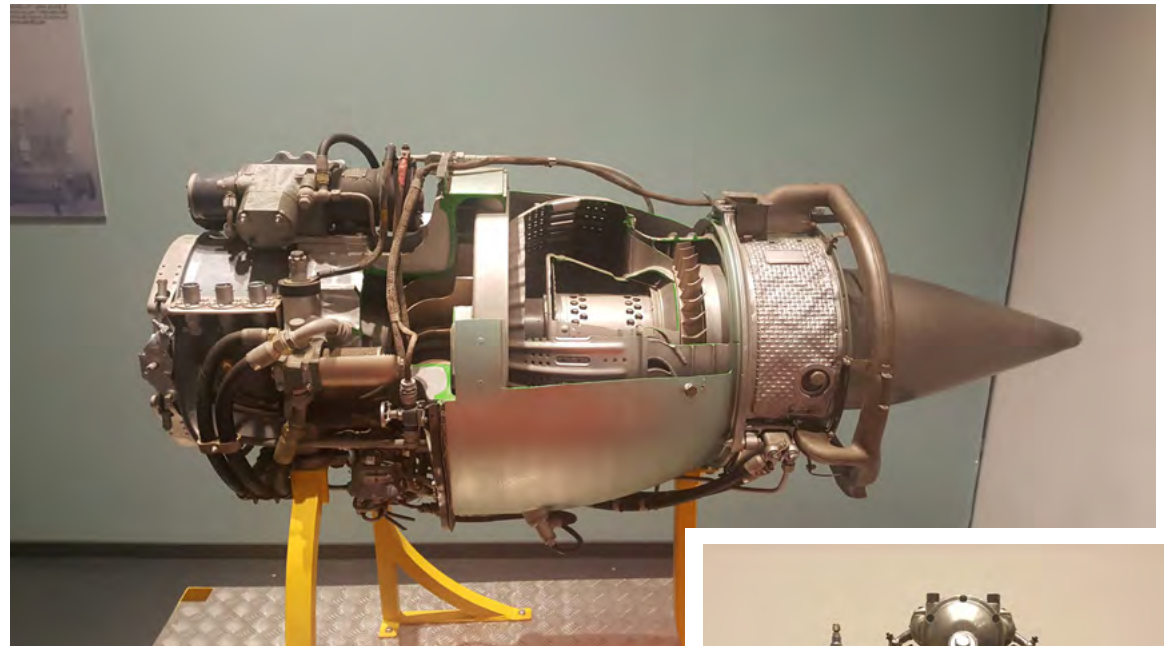
Ce moteur accompagne l'avion Fouga CM 170 Magister, avion à réaction subsonique conçu en France au début des années 1950 et une des plus belles réussites commerciales de l'industrie aérienne française. Reconnaisable à son empennage arrière en « V » (dit « papillon »), le Fouga Magister a été conçu spécifiquement pour l'entraînement militaire. Il est l'œuvre de deux ingénieurs, Robert Castello et Pierre Mauboussin (d'où le préfixe CM), spécialistes pour adapter les réacteurs de faible puissance sur des avions légers et sur des planeurs. Il a été adopté grâce à ses capacités comme avion de voltige de plusieurs patrouilles acrobatiques, dont la Patrouille de France qui l'a utilisé pendant plus de 20 ans (1956-1980).

Moteur du Fouga

Magister CM-170

1959

Armée de l'air, SIRPA Air



Moteur Oberursel type UR II 2942

9 cylindres en étoile rotatifs

Refroidissement par air

Puissance : 110 CV. à 1 200 tr/min

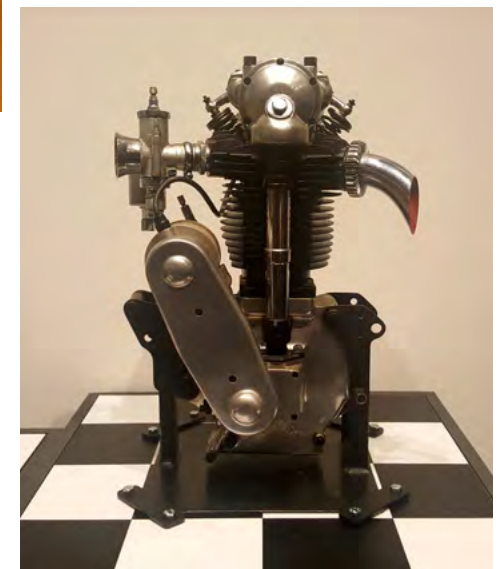
1917

Musée de l'Air et de l'Espace-Le Bourget

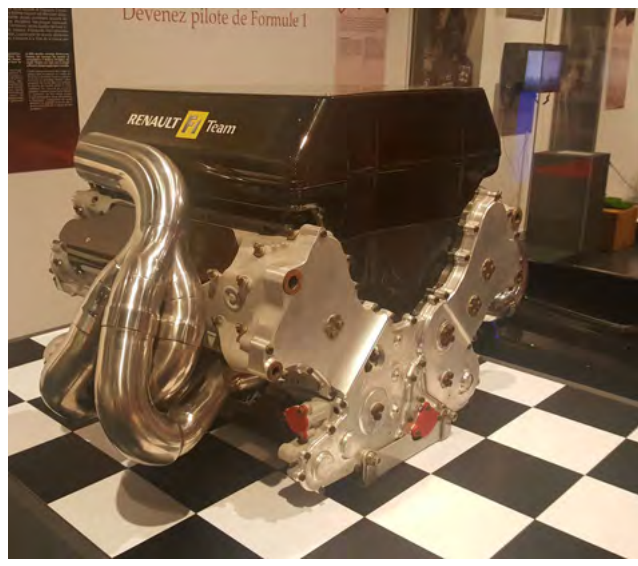
Moteur 1938. Prototype vélodette K500 cc

1938

Musée de la Moto, Marseille



Ce moteur est l'une des plus belles réussites du savoir-faire de l'industrie motocycliste britannique. L'entreprise Vélocette fondée en 1904, renommée Vélocette en 1922, obtient d'excellents résultats dans les courses grâce à certaines innovations techniques (moteur à vilebrequin en porte-à-faux). Ce moteur très puissant était capable de dépasser avec aisance les 100 km/h.



Moteur RS 27 Renault Sport F1

2007

Automobile Club de Monaco

Dès son entrée dans l'aventure de la Formule 1 en 1977, l'entreprise Renault se distingue par l'avancée technologique avec notamment le révolutionnaire V6 turbo (moteur de 1500 cc). La RS 27 apparaît en Formule 1 depuis la saison 2007. Ce V8 atmosphérique (interdiction du turbo en 1989) est capable d'atteindre une puissance de 750 CV.



Le pilote Michael Schumacher au volant d'une F1 Ferrari

PARTIE 3

LE DÉFI SPORTIF

Point culminant de notre voyage, le défi sportif aborde la quête des records qui, avec le charisme des pilotes, est le cœur de la compétition. Gagner une course ne suffit pas toujours, il faut y ajouter la maestria afin de devenir une légende, quitte à repousser toutes les limites...

L'aspect sportif renvoie aux facettes du sport et à sa résonance sociale. Le duel ouvre la porte de récits épiques et tragiques avec des accidents mortels. L'essor des compétitions dans le XX^e siècle naissant est un élément stimulant. Grâce au soutien de personnalités aisées, provenant souvent du monde de la presse écrite, les disciplines mécaniques explosent. Parmi les plus connus, l'Américain James Gordon Bennett Jr., éditeur de l'International Herald Tribune, créateur de

« Ayrton m'a aidé à repousser mes limites. Sans lui, je n'aurais jamais été ce que je suis. »

Alain Prost, pilote de Formule 1

compétitions d'automobile, d'aéronautique et d'avion. La poursuite de records, alimentée par des gains financiers, s'accorde parallèlement avec l'ivresse de la vitesse des gentlemen pilotes. La quête de la réussite dessine un nouvel esprit où l'homme et la machine ne font plus qu'un et où la performance devient omniprésente. La mécanique, quasi parfaite et rodée, est associée au génie de la conduite. La machine et son moteur aident à aller plus vite, à dépasser ses propres limites et celles de son adversaire.

Citroën DS3 R5, Sébastien Loeb et Daniel Elena

Aluminium, fibre de verre et de carbone
2013
Collection de S.A.S
Le Prince Albert II

Cylindrée : 1600 turbo
Puissance : 300 CV
Vitesse : 250 à 280 km/h
Poids : 1200 kg



Combinaison de Sébastien Loeb

Fibre aramide, viscose, métal
2004
Musée National du Sport

Sébastien Loeb est une des icônes du rallye automobile mondial. En 1995, il pénètre dans le monde du rallye en participant au Volant Rallye Jeunes. En 2001, il obtient le titre de champion du monde junior Super 1600. De 2004 à 2012, au volant d'une Citroën, il domine son sport en décrochant successivement neuf titres de Champion du monde avec le co-pilote monégasque Daniel Elena. Aucun autre pilote n'a réussi un tel exploit.





Grand-Prix de moto
2016

NOS PILOTES, CES HÉROS

Avion de voltige, Extra 330 SC

Maquette présentée dans l'exposition

2017

Collection particulière

Depuis la fin des années 2000, l'Extra 330 SC est parmi les avions de voltige les plus performants au monde. C'est un avion de 550 kg, équipé d'un moteur 6 cylindres de 315 chevaux, atteignant aisément 400km/h.

Tenue de Mélanie Astles

2016

Collection particulière

En 2016, Mélanie Astles entre dans l'histoire de l'aviation sportive en devenant la première femme pilote à intégrer le Red Bull Air Race, compétition phare des courses de voltiges aériennes depuis 2009. Cette athlète de haut niveau est quintuple championne de France et depuis 2014, elle est entrée dans le cercle fermé des meilleurs voltigeurs mondiaux.





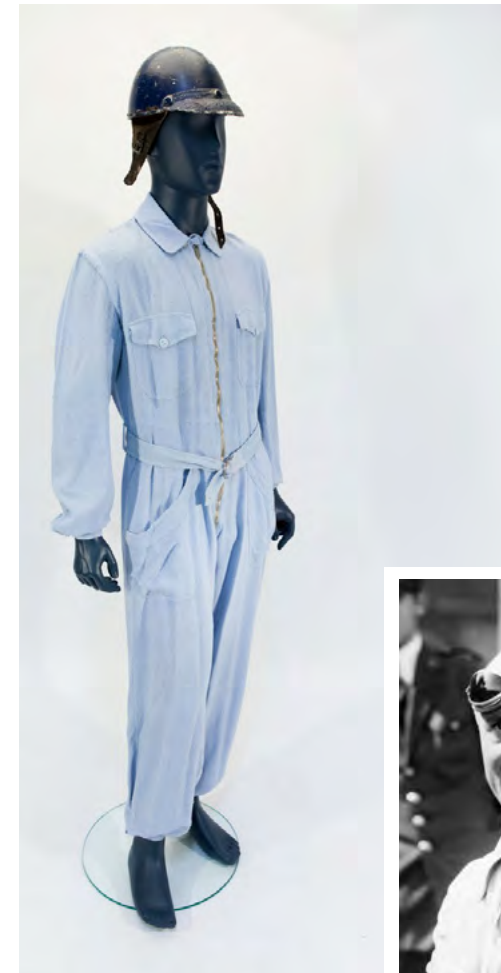
Combinaison de Catherine Maunoury

Années 1980-90
Collection particulière

L'actuelle présidente du Conseil d'administration du prestigieux Aéro-Club de France et ancienne directrice du Musée de l'Air et de l'Espace, connaît une carrière exceptionnelle de sportive dans le domaine de la voltige aérienne. Catherine Maunoury remporte le championnat de France à dix reprises, un titre européen et deux sacres mondiaux (en 1988 et 2000). En 1989, elle reçoit le prix Icare et devient la seconde femme après Jacqueline Auriol, figure mythique de l'aviation, à l'obtenir.

Combinaison, et casque de pilote de Louis Chiron

Années 1930
Automobile Club de Monaco



Si Monaco a la réputation d'être l'une des cités historiques de la course automobile, elle doit beaucoup au pilote Louis Chiron (1899-1979) dont l'une des particularités est d'être né et décédé dans la Principauté. Celui qu'on surnomma le « vieux Renard » pour sa ruse fut un grand pilote d'avant-guerre. A bord d'une Bugatti, il triomphe dans des prestigieuses courses de Grand Prix dont ceux d'Espagne en 1929 et de Monaco en 1931.



Combinaison de Michael Schumacher

Coton, ruban velcro, métal
2001
Musée National du Sport



A ce jour, Michael Schumacher est le pilote le plus titré de l'histoire de la Formule 1 avec 7 sacres de champion du monde, 91 victoires en Grand Prix et 68 poles positions. « Schumi » reste l'une des figures mythiques du sport du XX^e siècle. Ses premières victoires sont avec les écuries Benetton puis Renault, mais c'est avec ses titres chez Ferrari qu'il a séduit les aficionados de la F1.



Henri Pescarolo est l'un des grands noms du sport automobile français. C'est notamment grâce à ses victoires aux 24 Heures du Mans (1972, 1973, 1974 sur Matra puis en 1984 sur Porsche) qu'il se fait connaître du grand public. L'histoire des 24 Heures du Mans, course d'endurance la plus ancienne, la plus populaire et la plus spectaculaire, ne peut s'écrire sans les exploits d'Henri Pescarolo. Coureur complet, il fut également pilote de Formule 1 durant plusieurs années (1968-1976).

Tenue d'Henri Pescarolo

Fibre aramide, synthétique, polypropylène
1984
Musée National du Sport





Vincent Philippe

Tenue présentée dans l'exposition

2016

Musée National du Sport

Vincent Philippe est l'une des légendes de la moto d'endurance. Peu de sportifs au monde peuvent s'enorgueillir d'avoir un palmarès aussi impressionnant : 10 titres de champion du monde, huit fois vainqueur du Bol d'or et 3 titres aux 24 Heures du Mans. Le pilote est l'un des ambassadeurs de l'écurie Suzuki Endurance Racing Team, qui depuis 1980, brille sur toutes les grandes compétitions. La tenue présentée dans l'exposition a été portée par Vincent Philippe en août 2016, l'année de son 10^{ème} titre mondial.

David Casteu est un pilote moto niçois, spécialiste du rallye-raid. A partir de 2003, il rencontre la notoriété en participant à son premier Dakar et en remportant le rallye de Tunisie. En 2007, il termine second au Dakar. En 2010, il décroche un titre de champion du monde des rallyes 450 cc et reçoit le soutien de la firme pétrolière Elf pour lancer son écurie : Team Casteu Adventure.

Moto de compétition de David Casteu

Fibre de carbone, aluminium

Années 2010

Collection David Casteu



David Casteu
Dakar 2010



Philippe Chiappe

Tenue présentée dans l'exposition
2016
Collection particulière

Dans l'univers du motonautisme, Philippe Chiappe demeure une figure mythique internationale. Ce pilote possède l'un des plus beaux palmarès des bolides aquatiques et du sport en général. Depuis 2011, il a quasiment remporté toutes les récompenses du motonautisme : 7 titres de champion du monde d'endurance, 3 fois champion du monde de Formule 1 et 4 fois vainqueur des 24 Heures motonautisme de Rouen.



MEILLEURS ENNEMIS

Le duel est certainement l'un des traits saillants de la définition du sport et une source d'émulation dans les défis technologiques. La conquête de l'air est le terrain de célèbres rivalités individuelles et nationales telles que l'extraordinaire lutte entre Jacqueline Auriol et Jacqueline Cochran, dans les années 1940-50 pour le record de vitesse en avion.

Le motonautisme fut le terrain d'affrontements technologiques entre l'Américain Chris Smith et le Britannique Hubert Scott Paine. Les confrontations entre Alain Prost et Ayrton Senna ont nourri les plus belles pages d'un âge d'or de la Formule 1. Les confrontations Rossi/Marquez ont quant à elles marqué l'histoire de la moto. La confrontation des machines s'est transformée en rivalités individuelles. Les accidents de courses dus à la vitesse, à l'altitude, aux conditions météorologiques ou à la malchance n'ont pu freiner les ardeurs. Elles furent cependant à l'origine d'améliorations régulières des engins pour résister et lutter contre ces aléas et dangers naturels.



PROST VS SENNA

Combinaison d'Alain Prost

Tissu polyamide
1985
Musée National du Sport

Alain Prost a incarné la Formule 1 du milieu des années 1980. Surnommé le « Professeur », il s'est doté d'un palmarès exceptionnel avec quatre titres de champion du monde de F1 (1985, 86, 89, 93), 51 victoires de Grand Prix. Pilote d'illustres écuries (Renault, McLaren, Ferrari et Williams-Renault), il marque son sport par une science de la course et une farouche volonté de gagner. La combinaison est celle qu'il porte l'année du titre de champion du monde, en 1985.



ROSSI VS MARQUEZ



AURIOL VS COCHRAN



Tenue de Jacqueline Auriol

Coton, aluminium

Années 1940

Musée National du Sport

Pendant plusieurs années, la course au record de vitesse que Jacqueline Auriol (1917-2000) mène avec l'Américaine Jacqueline Cochran (1906-1980) constitue l'une des plus belles pages des duels de l'aviation. En 1953, à Brétigny, à bord du Mystère-II, elle devient la première aviatrice européenne à franchir le mur du son.



LA FUREUR DE GAGNER

La volonté de se mesurer à des adversaires a alimenté l'idée de compétitions nationales puis internationales. La France participe activement à la fureur compétitive, surtout dans les épreuves automobiles. Les compétitions entraînent la renommée de certaines villes. En 1906, la Sarthe est à l'honneur avec la

création du « Premier Grand Prix de vitesse de l'Automobile Club de France ». En 1923, le département accueille aussi la plus célèbre course d'endurance automobile : les 24 heures du Mans. Le meeting de Monaco lancé en 1904 devient le lieu incontournable des passionnés de courses de bateaux à moteur.

Aujourd'hui, la mode des disciplines de sports extrêmes s'est installée dans le paysage sportif.



Grand Prix de Monaco 1930

Lithographie - 1930 - Musée National du Sport



Grand Prix de France moto, 1997

Imprimé

1997

Musée National du Sport



50ème Grand Prix de l'Automobile Club de France

Lithographie

1964

Musée National du Sport



24 Heures Motonautiques de Rouen, 2007

Imprimé

2007

Musée National du Sport

LE PRIX DU DANGER

Les aventuriers des sports mécaniques sont stimulés par le dépassement de soi, symbolisé par la quête du record, mais également par l'apport financier. En 1913, fasciné par les nombreux records de vol de Roland Garros, le quotidien Daily Mail offre aux hommes volants 10 000 dollars pour la traversée de l'océan atlantique sans escale. En 1904, le meeting motonautique de Monaco tire son prestige du prix destiné au vainqueur, équivalent à 2 millions et demi d'euros.



Trophée Grand-Prix de Monaco
Argent
Automobile Club de Monaco



Coupe Gordon Bennett
Argent, marbre
1900
Automobile Club de France

Trophée de la Coupe des Prisonniers de Jean-Pierre Wimille

Argent, marbre
1945
Musée National du Sport

Natif de Paris, Jean-Pierre Wimille (1908-1949) est incontestablement le meilleur coureur automobile du monde dans les années 1940. A 28 ans, il remporte le Grand Prix Automobile de France et l'année suivante les 24 Heures du Mans avec son équipier Robert Benoît. Durant la Seconde Guerre mondiale, il se distingue comme résistant. Après la guerre, il retrouve le succès en remportant plusieurs titres, dont la Coupe des Prisonniers en 1945 au volant de la Bugatti 50B, course organisée pour fêter la victoire des alliés.



BIENVENUE

TORIUM

TORIUM

OUTIQUE

AUTOUR DE L'EXPOSITION

SCÉNOGRAPHIE DE L'EXPOSITION

La scénographie de l'exposition « Moteurs ! » a été confiée au « Groupement ARSCENES OXIPIDO ».

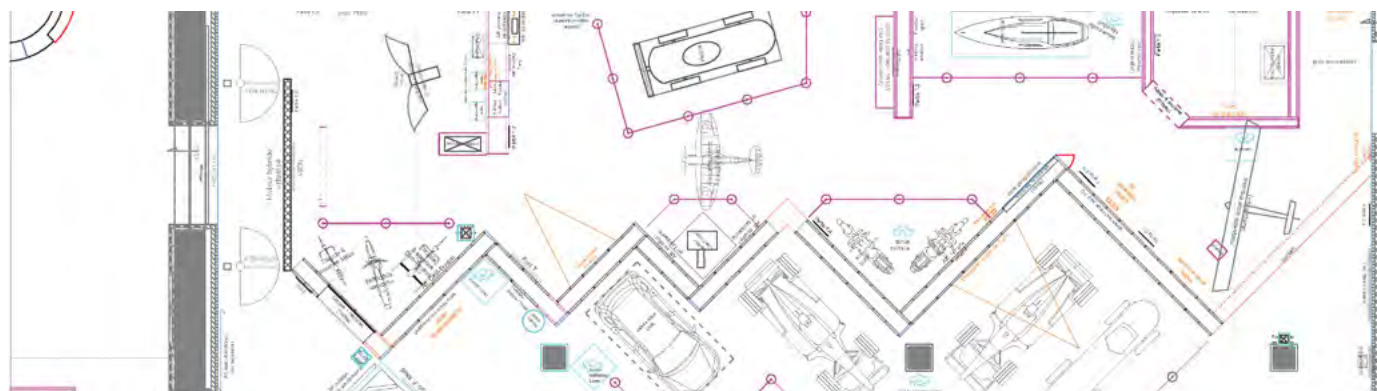
Par la présentation d'objets d'hier et d'aujourd'hui, le parcours doit permettre de faire (re)vivre les étapes de la conquête du ciel, de la mer et de la terre. En lien avec les équipes du musée, l'agence a donc mis en scène cette exposition autour d'un concept synthétisant l'aventure humaine et technologique proposée dès le synopsis de ce projet.

C'est finalement l'image de **l'ÉCLAIR** qui a été choisie comme fil conducteur de ce voyage dans le temps car il symbolise à la fois la vitesse, l'intuition, la puissance, la force, le génie et l'innovation. Il unit dans une même énergie le ciel et la terre.

L'éclair dessine donc une trace dans l'espace, il est au cœur du projet et l'axe central de la scénographie :

- Il dessine le parcours général
- Il se décline dans le graphisme de l'exposition
- Il contient les aménagements muséographiques
- Il est le support du graphisme de l'exposition

L'aménagement de l'espace a enfin été pensé par rapport au lieu et prend en compte le visiteur dès son arrivée. L'éclair délimite un parcours du type « marche en avant » avec un aller-retour et sortie permettant une gestion aisée des flux.



LE DEFI HUMAIN

Au cœur de l'inventivité des premiers constructeurs et pilotes, le défi humain exprime des rivalités suivant une trame épique de la passion mécanique.

Si l'invention de machines mobiles se nourrit de visions de savants de la Renaissance et du siècle des Lumières, les sports mécaniques naissent dans le bouillonnement des révolutions industrielles du XIX^{ème} siècle, puis évoluent au XX^{ème} siècle. Objet de distinction sociale, la fièvre mécanique transparaît dans les affiches. La compétition devient le terrain d'enjeux où s'exprime un match des inventions, autour d'un univers virilisant dans lequel la femme occupe une place particulière.

The human challenge was a key factor in the inventiveness of the first manufacturers and drivers and was expressed in the rivalries that took place against an epic backdrop of passion for motor sports.

While the invention of moving machines thrived on the visions of scholars of the Renaissance and the Enlightenment, motor sports were born from the agitation of the industrial revolutions of the 19th Century then developed in the 20th Century. The fever for motor sports was the subject of social distinction, as could be seen in the posters. Competition was a battle between inventions in which the stakes were high and the atmosphere virile, a world in which women had a particular place.

Elemento centrale dell'inventiva dei primi costruttori e dei primi piloti, la sfida umana è espressione di rivalità che rispecchiano la trama epica della passione per la meccanica.

Se l'invenzione di macchine mobili si nutre delle visioni degli studiosi del Rinascimento e del secolo dei Lumi, gli sport incentrati sui veicoli a motore nascono nel fermento delle rivoluzioni industriali del XIX secolo e si evolvono in quello successivo. La passione per i motori, oggetto di distinzione sociale, è rispecchiata nei manifesti. La competizione diviene il terreno della sfida nel quale le invenzioni si confrontano, attorno a un universo virile in cui la donna ricopre un ruolo particolare.

Extrait de plan et
panneau de l'exposition

MÉDIATION ET MULTIMÉDIA

Conçue pour répondre aux attentes de tous les publics, cette exposition se veut ludique, interactive et immersive. Un important dispositif multimédia a donc été intégré au parcours puisque **7 projections, 10 écrans et une douche sonore** seront utilisés pour tenter de retranscrire les émotions et les sensations transmises par les sports mécaniques.

8 stations de médiation

Accessible en visite libre et guidée, l'exposition MoteurS ! est jalonnée par plusieurs stations de médiation autonome et facile d'accès.

Station 1 : dispositif sonore « voix des pilotes » permettant au public de découvrir les voix des pionniers de l'aviation française.

Station 2 : carte géographique permettant d'identifier les lieux de création des grandes marques historiques des sports mécaniques.

Station 3 : simulateur Solar Impulse permettant de tester ses compétences de vol sur cet avion révolutionnaire.



Station 4 : atelier « design » à disposition des designers en herbe qui pourront créer les engins sportifs de demain.

Station 5 : borne tactile prioritairement destinée aux personnes en situation de handicap, permettant de comparer l'esthétisme des différents types de véhicules.

Station 6 : dispositif sonore « symphonie des moteurs » permettant de savourer des bruits de moteurs provenant de disciplines et d'époques différentes.

Station 7 : borne olfactive pour se (re)plonger dans les odeurs de l'univers des sports mécaniques. **Station conçue grâce au mécénat de la société Payan Bertrand S.A., parfumeur officiel de l'exposition.**

Station 8 : simulateur de course F1 pour se tester sur les plus grands circuits historiques. **Simulateur mis à disposition du public grâce au mécénat de la société Com'In Sport.**



DES ATELIERS POUR LES FAMILLES

Durant tout l'été, de nombreux créneaux de visites sont réservés pour les groupes et les individuels qui souhaiteraient découvrir l'exposition avec un médiateur du musée.

Les visites guidées sont proposées dès 3 ans et des ateliers ludiques sont proposés pour les familles et les centres de loisirs. Pour les enfants de 6 ans et plus, une formule journée durant laquelle il sera notamment possible de construire sa propre caisse à savon est également proposée.

**PROGRAMMATION COMPLÈTE SUR
WWW.MUSEEDUSPORT.FR.**





Moteurs!

L'AVENTURE DES SPORTS MÉCANIQUES | THE MOTOR SPORTS ADVENTURE



LE CATALOGUE

Présentation

Du dessin d'Icare (incarnation du mythe de voler) aux considérations écologiques des machines mouvantes du nouveau millénaire, en passant par l'avènement de la compétition à la fin du XIX^e siècle, le ciel, la mer et la terre fascinent, interpellent et interrogent l'humanité.

Sous le prisme des sports mécaniques, se dévoile le génie humain dans la quête du dépassement.

Des hommes et des femmes aux parcours extraordinaires sont les guides de ce voyage dans le passé et le présent. Leurs ambitions ont permis de réaliser « l'impensable ».

Ce catalogue composé par les meilleurs spécialistes du sujet invite les lecteurs à un véritable trajet dans l'univers des sports mécaniques et dans nos rêves de machines les plus folles ...

Caractéristiques techniques

128 pages

Format : 21,50 × 21, 50 cm

Tirage : 1 000 exemplaires

Editeur : E.T.A.I.

Prix public : 19,90 €

Disponible fin juin 2017

1. The human challenge

1. L'inventivité des premiers constructeurs et pilotes, le n est d'abord une histoire écrite par des hommes, avec s de rivalités, suivant une trame épique de la passion

1. puis réalisation des premiers sportifs. L'homme est au ppositif. Si l'idée de machines mobiles se nourrit de saviors de la Renaissance, du siècle des Lumières, les enques éclairent dans le bouleversement technologique des industrielles du 19^e siècle. Les défis de progrès et de nt ont cessé d'augmenter au fil du temps. Le rendes- s avec les conquérants de l'impensable qui ont rêvé de cations. Le 20^e siècle connaît les idées les plus folles de adresses devenus ordinaires grâce à l'effort humain, ruction sociale. Le rêve mécanique transparaît dans les e célèbres affiches. La compétition devient le terrain s'oppose un véritable match des inventions. Tout cela raves virent dans lequel la femme occupe une place

1. challenge at the heart of the inventiveness of the cturers and drivers is, first of all, a story written by ted by rivalry in keeping with an epic storyline based in for change mechanical.

1. and vision of sports vehicles, man is at the core of the sports. f che machines was nurtured by the vision of the scientists of the of the century of light, motor sport was born in the technological. The industrial revolution of the 19th century. Overcoming the dease and for pushing boundaries has continued to increase. All eyes those who have conquered the wilderness, who have explored alms. The 20th century has given concrete form to the conquest f impossible dreams that have now become contemporary ven intelligence. The motor car becomes an object of class at acceptance in the centuries of before power words. Competi- tion grows into a match between inventions. It played out ven-driven contest in which women occupy a special place

Nothing great can be accomplished unless it is an exaggerated hope.

1910, Vienne

Rien ne s'est fait de grand qui ne soit une espérance exagérée.

1910, Vienne



"I'VE FULFILLED A CHILDHOOD DREAM!"

"What I like about cross-country pilots and in the Dakar in particular is to follow the route alone in the lead in the desert. Whether it's in Africa or in South America where the deserts are similar, my greatest happiness is to follow my own path and discover a virgin territory for the first time showing the way to my mates in the adventure."

I was born on 19th April 1974 in Nice and I grew up on the family home in Tanneron where, aged seven, I was already crazy about bikes. I began competing aged 14 and won the French Championship when I was 18. I was the father of four children including triplets, and when I was 19 I began managing a motorcycle shop in Fayence. I was 26 when I took part in my first cross-country rally in Tunisia in 2000. It was the start of a great adventure in my life that

"L'ÂGE D'ENFANT"

rend et plus particulièrement dans le Dakar, le dans le désert. Que ce soit en Afrique ou deserts se ressemblent, mon grand bonheur uler pour la première fois des terres vierges, piques d'aventure. Les et je grandis dans la propriété familiale 7 ans, je me suis passionné pour le trial. Je ns et deviens champion de France à 18 ans. des triples à l'âge de 19 ans, je me lance e de motos à Fayence. C'est à l'âge de 26 ans llye-raid, en Tunisie, en 2000. C'est le début on grand rêve d'enfant, c'est le Dakar. Je en de je rêve de rider dans les dunes, l'af- que, quelques années plus tard, j'ai osé en



prendre le départ. J'y participe pour la première fois en 2003. Mon grand bonheur est d'avoir remporté l'année suivante le trophée ET du meilleur amateur, puis, professionnel en 2006, au sein de l'équipe Gauthier-KTM, de me classer deuxième du Dakar 2007 et quatrième en 2009. En vue du Dakar 2010, je crée ma propre structure, le Team Castex. Je remporte la première étape en devenant leader au guidon d'une moto française, Sherco.

Fai connu la chute en 2010, heureusement suivie quelques mois plus tard par le titre de champion du monde en catégorie 450 cm³. Après une série noire, je remporte le titre de vainqueur des Dakar Series en 2013. The following year despite fracturing my shoulder, but in 2014, je me classe dans le top 10 malgré une fracture de la clavicule à mi-course. L'année 2016 sera l'année de mon dernier Dakar en tant que pilote. Mais, aidé par le team Sherco, je deviens manager et dirige en 2017 trois pilotes, dont deux finissent bien classés. Après avoir participé à treize Dakar, je poursuis mon rêve en tant que manager. Cette épreuve a marqué ma vie et je veux désormais transmettre mon savoir et mettre à profit mes années d'expérience pour des pilotes désireux, eux aussi, réaliser leur rêve."

David Castex, Pilote Moto

hought dream was the Dakar. I had I dreamed of racing in the dunes. Believed that a few years later I'd be was in 2003 and one of my greatest the ET Trophy the following year to as a professional in the Gauthier-K the 2007 Dakar followed by fourth Dakar I set up my own squad, the ing and led the race on a French is but luckily I landed the 450 cc class a few months later.

After going through a bad patch I Series in 2013. The following year despite fracturing my shoulder, but 2016 was my last Dakar as a rider. I on the job of team manager, and t of whom finished right up the line part in 13 Dakars I'm pursuing my event, has marked my life and helps know-how and make use of my year who want to fulfil their dreams."

David Castex



Moto de compétition de David Castex. Année 2010. Collection MMS, inv. 2017 2014. David Castex est un pilote moto talentueux, spécialiste du rallye-raid, notamment le Rallye Dakar. À partir de 2003, il remporte la compétition en participant à une première Dakar en tant que pilote amateur. En 2007, il devient professionnel au Dakar. En 2010, il décroche un titre de champion du monde des motos 450 cm³ et devient de la force motrice ET pour l'équipe de son Team Castex Adventure. Depuis plusieurs années, il aide des jeunes talents. En 2017, il est le premier Français à remporter le Dakar du Dakar, ce qui est devenu, depuis 2005, un événement du Sud.

LE PARCOURS PERMANENT DU MUSÉE NATIONAL DU SPORT

Pilier de l'éducation, catalyseur du sentiment d'appartenance (à une nation, à une équipe), vecteur de symboles et de messages, source d'inspiration pour les artistes, le fait sportif est un élément fort de la culture et est devenu un sujet d'étude scientifique à part entière.

Créé en 1963 et labellisé « Musée de France » depuis 2004, le Musée National du Sport est le seul lieu de mémoire, de promotion du fait sportif et de conservation de son patrimoine en France.

Dans ses galeries, les rencontres mythiques reprennent vie : des combats de Marcel Cerdan à la finale du mondial de football 1998, en passant par les épopées des forçats du Tour, la saga des Mousquetaires ou les grandes légendes des médaillés olympiques.

À travers des objets d'exception, des récits inédits et des dispositifs immersifs, le Musée National du Sport fait la synthèse sur le fait sportif dans sa globalité : il s'intéresse à tous les sports, dans leur diversité d'origines et de pratiques.

Installé à Nice depuis juin 2014 dans un ensemble architectural imaginé par Jean-Michel Wilmotte, le musée propose une scénographie dynamique, un graphisme audacieux et une muséographie qui se décline selon un parcours composé autour de 4 défis : défi sur soi, d'homme à homme, collectif et au-delà des limites. Il présente l'histoire du sport

de l'Antiquité à nos jours à travers un parcours initiatique organisé autour de la découverte du sport, de ses richesses et de ses valeurs.

Que voir au Musée National du Sport ?

- Des affiches, peintures, dessins et aquarelles, estampes, lithographies et gravures, films, vidéos, livres, médailles, trophées, récompenses, photographies, sculptures, tenues et objets de sport.
- Le Musée National du Sport dispose également d'un Centre de Recherche et de Ressources Documentaires du Sport (C2RDS) qui est accessible aux chercheurs et aux étudiants. Des espaces de location sont également disponibles.
- En 2016, plus de 45 000 visiteurs ont pu découvrir les trésors de ce musée et s'approcher de la performance physique et sportive des plus grands champions et athlètes.
- Désormais, l'objectif est de donner des rendez-vous réguliers au public afin qu'il puisse découvrir les évolutions du monde du sport, multiplier les rencontres avec les sportifs, sensibiliser le plus grand nombre aux métiers des musées et faire en sorte qu'il devienne un lieu incontournable tant pour les azuréens que pour les touristes !



VISITES DU STADE ALLIANZ RIVIERA

Le Musée National du Sport est situé en plein cœur du Stade Allianz Riviera, Stade de l'OGC Nice et de l'UEFA Euro 2016.

En complément des visites proposées dans le musée, il est également possible de découvrir les espaces de cet équipement lors d'une visite guidée.

Construction à énergie positive, le nouveau stade de Nice dévoile mille ingéniosités architecturales pour répondre aux exigences de l'accueil des plus grandes compétitions tout en respectant les principes du développement durable.

Ce lieu exceptionnel réserve également de nombreux secrets insoupçonnés :

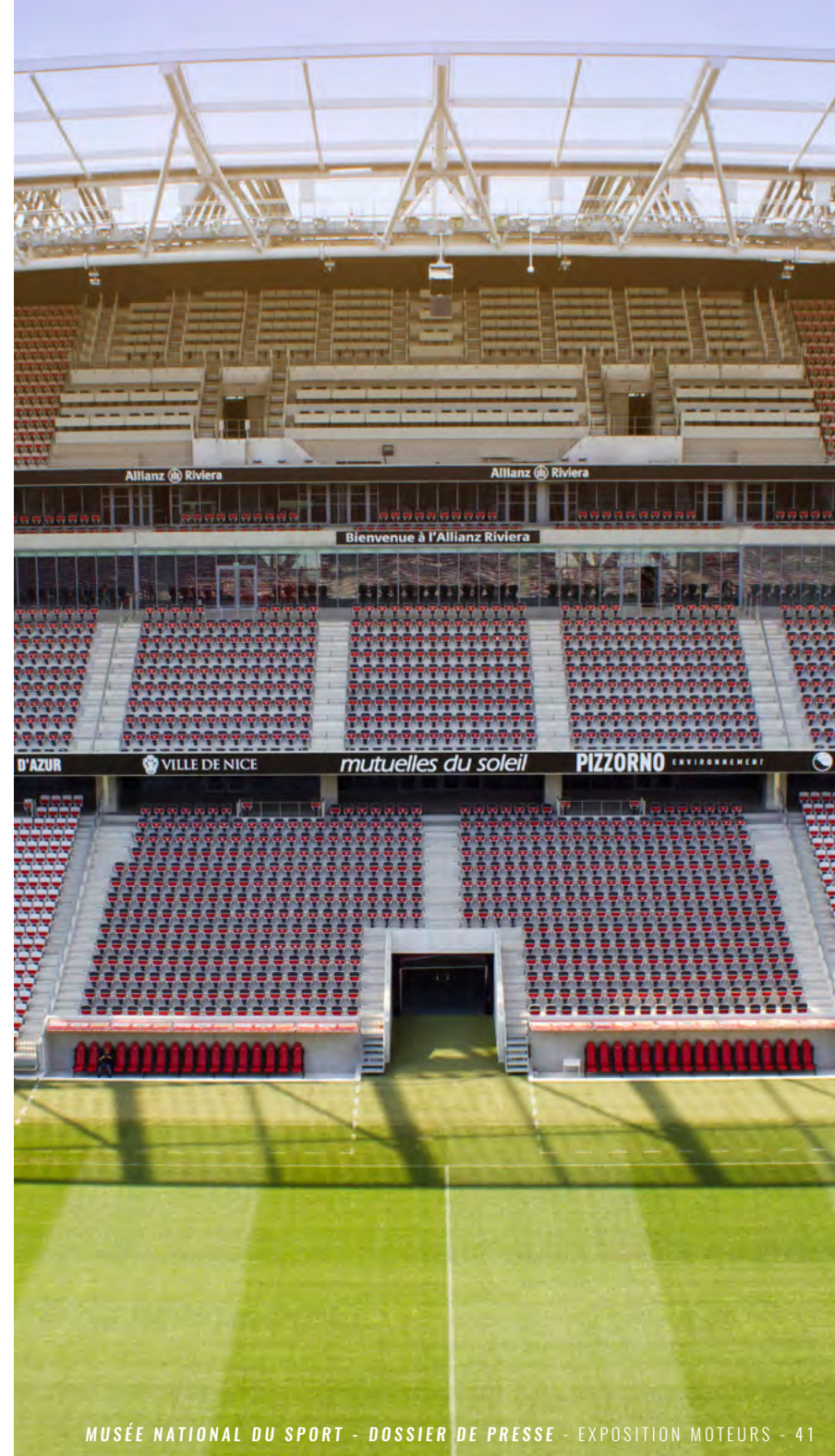
- Les anecdotes de vestiaire
- Le bord pelouse
- Les zones réservées aux VIP et à la presse

INFORMATIONS PRATIQUES :

Des visites guidées (couplées ou non avec le musée) sont proposées tout au long de l'année en dehors des jours de match ou d'évènement.

Horaires de visites et billetterie en ligne sur le site du Musée :
www.museedusport.fr

TARIFS : de 8 à 13 €, réservation conseillée





TARIFS 2016

Plein tarif : 1 exposition : 6€ / Exposition permanente + temporaire : 8€

Tarif réduit : 1 exposition : 3€ / Exposition permanente + temporaire : 4€

Tarif visite guidée : de 3.5 € à 5 € en supplément du prix d'entrée

Entrée gratuite pour les moins de 18 ans.

HORAIRES

D'octobre à avril : 11h – 17h

De mai à septembre : 10h – 18h

Fermeture le Lundi.

ACCÈS

Le Musée National du Sport est situé à proximité de l'aéroport Nice Côte d'Azur

En voiture : Parking Gratuit.

A8 - Sortie 52 Saint Isidore

Ou

suivre signalisation depuis le centre-ville

(compter 15 minutes de la Place Masséna)

En train (Chemins de Fer de Provence – Train des Pignes)

Gare de Nice – Saint Isidore.

En bus de Nice : Lignes 11 et 59 – Saint Isidore