

Introduction

Françoise LUCBERT et Stéphane TISON

« Le conte de fée n'existera bientôt plus : il faudra trouver autre chose. On se meut maintenant dans les airs, et l'admirable épopée que nous vivons en ce moment finira par une chose toute naturelle et que nos enfants et nos petits-enfants trouveront très simple : celle de voler et de planer dans l'espace. Et déjà les petits qui auront reçu aujourd'hui des cadeaux ou de méchantes verges ne s'étonneront plus que l'honnête et bon vieillard ait pu franchir les airs comme cela, avec sa hotte toute pleine : ils se figureront tout naturellement que le Bonhomme Noël s'est servi d'un ballon dirigeable ou d'un aéroplane. Et l'un d'eux dira tout haut à sa maman, en lui montrant la Ville-de-Bordeaux [le dirigeable] : "Alors, c'est avec ça que Noël est venu près de notre cheminée"¹ ? »

C'est ainsi que le quotidien à grand tirage *Le Matin* présente le « Salon prodige » qu'est la première exposition aéronautique de l'histoire, en annexe du Salon de l'Automobile au Grand Palais à Paris, inauguré la veille, le 24 décembre 1908 par le Président de la République Armand Fallières. Ce petit texte comporte en substance l'idée phare de cet ouvrage : les progrès de la locomotion aérienne à l'aube du xx^e siècle transforment l'appréhension de la réalité. Dans quelle mesure, en effet, la conquête de l'air suscite-t-elle une nouvelle façon de penser la société ? Comment contribue-t-elle à déterminer le rôle et la place de l'être humain dans le monde ?

Certes, depuis un peu plus d'un siècle alors, les hommes ont commencé à sillonner le ciel, au gré des vents ; sans doute faut-il considérer que 1783, année du premier envol de la montgolfière, constitue une césure majeure dans l'histoire du regard que les sociétés humaines portent sur le ciel et de là, sur le réel. Comme l'ont souligné à juste titre Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger dans leur remarquable ouvrage *L'Emprise du vol*², le bouleversement des imaginaires s'est fait bien avant la rupture technologique qui intervient au début du xx^e siècle avec la maîtrise technique du vol motorisé. La possibilité de se mouvoir dans les airs a d'ailleurs engendré des représentations dans nombre de civilisations, et ce sur la longue durée. Dans les sociétés occidentales, la représentation du vol a longtemps été exprimée par des images tout à fait surnaturelles où l'on voyait, par exemple, des saints ou des dieux en lévitation. Puis, avec le temps, et surtout avec la réalisation d'un rêve immémorial grâce à l'émergence des ballons dès la fin du xviii^e siècle, les conceptions associées au fait

1. « Le Salon prodige », *Le Matin*, n° 9068, 25 décembre 1908, p. 2.

2. Nathalie ROSEAU et Marie THÉBAUD-SORGER (dir.), *L'Emprise du vol. De l'invention à la massification. Histoire d'une culture moderne*, Genève, Métis Presses, 2013.

religieux ont peu à peu cédé la place à des lectures et à des aspirations plus profanes. Si notre volume porte sur l'aviation du temps des pionniers, c'est-à-dire à l'époque de l'appropriation de l'espace aérien par le plus lourd que l'air, il n'en vise pas moins à situer culturellement ce moment singulier dans une lecture plus large de l'imaginaire généré par cette nouvelle technique et des répercussions de celui-ci sur l'imagination humaine. Les pages qui suivent s'attacheront aux diverses facettes de cet imaginaire particulier, qui allie vol, mouvement, technique, rapidité et vitesse, mais aussi crainte et danger. Les études rassemblées ici montreront que, sans renoncer complètement aux anciennes représentations mentales liées à l'idée de vol, les contemporains de l'aviation naissante en produisent de nouvelles qui, pour certaines d'entre elles, nourriront jusqu'à nos jours les images de l'aéronautique. Il s'agira de mesurer ce que l'avènement de l'aéroplane change dans les perceptions autant que dans les représentations, sans omettre l'héritage de ce qui précède, puisque l'invention (ou l'inédit) est souvent lue, comprise, appréhendée, à l'aune de ce qui est préalablement connu.

De l'étude des pionniers...

L'idée d'une « aviation pionnière » mérite une définition précise puisqu'elle subsume les approches historiographiques de cette invention depuis ses origines. L'aviation des pionniers, à savoir des premiers hommes qui se sont lancés dans l'aventure aéronautique, a donné lieu à de nombreux travaux de recherche dans les pays de naissance de ces aviateurs : États-Unis, France, Grande-Bretagne, Italie, Allemagne, Brésil, etc. En France, l'intérêt pour les débuts de l'aviation est ancien et la recherche des amateurs – dans le sens noble du terme – s'avère être féconde depuis plusieurs décennies. D'abord centrées sur l'aspect technique des inventions et la biographie des acteurs de cette quête, les recherches ont concerné ensuite certains aspects politiques, comme la rivalité nationale mise en jeu par les essais des « avionneurs » à la veille de la Grande Guerre, ou l'apparition des premières institutions organisant une aviation militaire ou civile. L'étude culturelle (au sens de *cultural study*) de l'aviation est plus récente et le présent recueil cherche à y contribuer. Une de ses particularités sera d'inscrire l'étude des représentations culturelles produites par l'onde de choc déclenchée par le vol maîtrisé, dans une temporalité propre, qui ne correspond pas nécessairement à celle de l'invention et de sa première mise en œuvre, mais qui vise à en saisir la portée sur un plus long terme.

Dans plusieurs pays, dont la France, un tel objet de recherche tend encore à être considéré comme un sujet mineur par les historiens professionnels, malgré des travaux de qualité publiés depuis une quarantaine d'années. Peu d'entre eux se sont finalement spécialisés dans ce domaine ou ont cherché à exploiter la somme colossale de données, de faits, d'anecdotes, d'objets qui illuminent le regard des collectionneurs et des passionnés d'aviation. Plusieurs générations ont rêvé, puis transmis leur enthousiasme, à la lecture des ouvrages de Jacques Mortane, d'Henry Bordeaux, parus entre 1915 et 1950, ou encore ceux de Joseph Kessel, qui sont toujours édités. Il a fallu attendre la fin des années 1950 pour que les premières études scientifiques soient réalisées, notamment dans la revue *Icare*; elles se situaient encore largement à la lisière entre le témoignage, le récit et la recherche scientifique. Dans ces textes, où la forme narrative domine, la définition d'une aviation pionnière coïncide habituellement avec la chronologie des

inventions selon une logique nationale, si ce n'est nationaliste, dans l'ombre encore portée par les récits « héroïsants » nés de la Première Guerre mondiale et renforcés après la Deuxième. De façon prévisible, l'aviation commence avec Otto Lilienthal pour les Allemands, avec Clément Ader (sinon avec les frères Voisin) pour les Français, avec les frères Wright pour les Américains... l'écriture de l'histoire perpétuant de la sorte les rivalités jadis exaltées dans l'esprit des pionniers et de leurs admirateurs. Le récit historique prolonge ainsi non seulement la course aux brevets portée devant les tribunaux entre 1909 et 1914, mais aussi la guerre symbolique que se livrent les premiers aviateurs juste avant que leurs nations respectives n'entrent dans le *maelström* de la Grande Guerre. Chaque pays impliqué dans la course au progrès aéronautique a longtemps surinvesti ses propres inventeurs, ses premiers pilotes, leurs premiers exploits. Cette emphase a eu pour effet d'imposer une lecture encore courante aujourd'hui malgré la multiplication, dans les années 1960, de travaux situant plutôt les débuts de l'aéronautique à l'échelle occidentale, si ce n'est mondiale. Chaque État a eu tendance à construire un récit idéalisé autour de ses figures nationales, en effaçant au passage les relations réciproques qui ont pu exister entre les pionniers de différentes nations.

Au demeurant, ces récits relativement uniformes restent en continuité avec le discours des pionniers eux-mêmes. Il est clair que les témoignages et les mémoires – forcément orientés – de ceux-ci ont durablement influencé la manière de choisir, de comprendre et de relater les événements clés de cette histoire³. L'ensemble de ces histoires s'accorde, par exemple, sur la fin de la période pionnière : l'interruption, puis le traumatisme, causés par la guerre de 1914-1918 sonnent le glas d'une époque exaltante qu'il a ensuite été facile de présenter comme héroïque. En revanche, dans la littérature spécialisée, le terme « pionnier » n'est pas réservé aux seuls expérimentateurs des premières machines volantes. Le mot, dérivé du sens figuré donné au terme anglais *pioneer*, désigne tous ceux pouvant être assimilés à des « défricheurs », c'est-à-dire à des initiateurs⁴. L'expression s'utilise donc autant pour les pilotes qui, tel Jean Mermoz, ouvrent la voie aux longs courriers des années 1920 et 1930, que pour les avancées aéronautiques de la décennie 1960-1970 ; preuve s'il en est que l'idée d'aviation pionnière reste difficile à enfermer dans une époque donnée, une aire culturelle étroite ou une seule technique. Étant donné son substrat intellectuel et ses implications socio-politiques, la notion de « pionnier de l'air » semble même constituer un idéal en soi, un ensemble de représentations sans cesse utilisé et redéfini, dont il faudra ici dessiner plus clairement les contours, les usages et les fonctions pour la période des prémices de l'aviation.

Pour bien saisir les répercussions des premières expériences de vol sur l'écriture de l'histoire aéronautique, il est important de dire que les premiers historiens du fait aérien étaient encore souvent des pilotes ou des aéronautes eux-mêmes, tels Charles

3. À titre d'exemple significatif de cette attitude, voir l'article de Gabriel VOISIN intitulé « La France seule est le berceau de l'aviation », publié dans le n° 1 de *Pionniers* en 1964.

4. Au sens propre, *pioneer* désignait au début du XIX^e siècle le colon s'installant sur une terre inhabitée pour la défricher. Selon le Robert, l'usage du mot français « pionnier » renvoie à son acception figurée d'« homme qui est le premier à se lancer dans une entreprise, qui fraye le chemin ».

Dollfus (1893-1981)⁵, Henry Beaubois (1895-1980)⁶ et Edmond Petit (1914-2000)⁷. Si ce n'était pas le cas, ils évoluaient dans des cercles relativement proches des milieux aéronautiques, à l'instar de l'ingénieur Camille Rougeron (1893-1980)⁸. Il faut de plus ajouter que, dès ses prodromes, l'histoire « savante » de la conquête aérienne a été soutenue par divers regroupements spécialisés, qui n'entretenaient pas toujours une distance historique ou critique à l'égard des faits racontés. Au nombre des groupes impliqués dans l'essor de l'aviation, le milieu associatif a joué un rôle significatif au plan historiographique ; l'association aéronautique et astronautique française, fondée en 1971, comprend une commission « histoire », tandis que l'Académie de l'air et de l'espace, instituée en 1983 par André Turcat, a réalisé le vœu d'Edmond Petit qui consistait à fonder un lieu où l'histoire de l'aéronautique serait élaborée par des spécialistes maîtrisant les spécificités du langage et des techniques associés à ce domaine. Ces sociétés savantes suscitent, depuis, colloques et publications en tissant des liens très ténus avec les professionnels du domaine, les institutions établies, ainsi qu'avec l'industrie aéronautique. Notons également le rôle essentiel que joue, depuis sa création en 1957, la revue *Icare* dans la recherche historique. Porté par le Syndicat National des Pilotes de ligne et réalisé par des pilotes retraités ou en activités, ce périodique a été dirigé successivement par le commandant Pierre Chanoine, le commandant Jean Lasserre, et François Rude. On doit aussi saluer l'apport de la revue *Pégase*, associée au Musée de l'Air et de l'Espace, fondée par le général Pierre Lissarague, conservateur de ce musée de 1973 à 1986. Enfin, la *Revue historique des armées*, revue d'histoire du Ministère de la défense, créée en 1945, a publié de nombreuses études sur l'aéronautique en général, parmi lesquelles on compte quelques articles sur l'aviation des pionniers.

L'aérostation ou encore l'aviation ne constituent pas encore en France, malgré la richesse des travaux effectués depuis un siècle, un champ de recherche académique institutionnalisé. Dans les années 1980, émerge une nouvelle génération d'historiens, elle-même plus éloignée de la pratique aérienne, qui cherche à investiguer ce champ au-delà d'une vision exclusivement tournée vers l'histoire des techniques. Ces premiers travaux universitaires sur l'histoire de l'aéronautique suivent, pour certains, dont ceux de Claude Carlier et de Patrick Facon, les traces de l'histoire militaire et diplomatique telle qu'initiée par Pierre Renouvin, Jean-Baptiste Duroselle, René Girault, ou s'inspirent de l'École des Annales, en optant pour des sujets axés sur les technologies, l'économie et la société, tel que l'a fait Emmanuel Chadeau. Aucune chaire d'histoire de l'aéronautique n'existe actuellement, malgré des projets envisagés au début des années 1990, ce qui peut expliquer que la plupart des travaux sont souvent le fait de chercheurs individuels. Dans le cadre universitaire, ils émanent d'une rencontre circonstancielle et aléatoire, au détour de la commémoration d'un événement par

5. Charles DOLLFUS, l'un des fondateurs du Musée de l'Air en 1919 (il en fut longtemps conservateur), écrit avec Henri BOUCHÉ (1893-1970), un normalien qui fut lui aussi pilote et qui dirigea le mensuel illustré *L'Aéronautique*, l'incontournable *Histoire de l'aéronautique* (Paris, L'Illustration, 1932).

6. Connus notamment pour ses ouvrages : *Les Hélicoptères*, Paris, Presses universitaires de France, 1956 ; *Dirigeables : histoire illustrée des navires aériens*, Paros, Edita, 1973.

7. Auteur de nombreux ouvrages de référence réédités à maintes reprises, parmi lesquels : *Dictionnaire de l'aviation* (avec Victor HOUART), Paris, Seghers, 1964 ; *Histoire de l'aviation*, Paris, PUF, coll. « Que sais-je ? », 1966 ; *Nouvelle Histoire mondiale de l'aviation*, Paris, Hachette, 1967 ; *La Vie quotidienne dans l'aviation en France au début du XX^e siècle, 1900-1935*, Paris Hachette, 1977.

8. Claude D'ABZAC-ÉPEZY, « La pensée militaire de Camille Rougeron, innovation et marginalité », *Revue française de science politique*, vol. 54, n° 5, 2004, p. 761-779.

exemple, entre certains besoins spécifiques de la société, l'intérêt de chercheurs et le soutien momentané de quelques institutions liées à l'aéronautique. Les travaux d'étudiants, en master ou en doctorat, restent rares, mais ils semblent se multiplier depuis quelques années, en outre favorisés par la création d'un prix de l'armée de l'air en 2004 (Centre d'études stratégiques et aérospatiales). Le volet militaire, stratégique et diplomatique reste d'ailleurs l'aspect le plus étudié dans l'Hexagone, par rapport au volet civil, davantage délaissé⁹.

... à l'histoire culturelle de l'aviation

En France, peu de travaux universitaires ont abordé directement la dimension culturelle du vol ou de l'aviation : depuis la thèse de Louis Guilbert en 1965 sur la formation du vocabulaire de l'aviation, les références demeurent parcimonieuses... Quelques articles ont paru dans la *Revue historique des armées*, notamment sous la plume de Patrick Facon¹⁰. Là encore, les premières études ont rarement plus de dix ans. Avant cette période, il faut citer le « légendaire » publié par Pascal Ory en 1991 et qui porte le titre révélateur de *La Légende des airs. Images et objets de l'aviation*. Cet album abondamment illustré, qui tient presque du catalogue (comme s'il s'agissait du catalogue d'une exposition virtuelle), présente les figures et les objets liés, en ce siècle aventureux, à l'avènement d'une machine volante inédite. Ory distingue trois grands âges dans ce qu'il perçoit comme une « mythologie aérienne » : l'âge du rêve réalisé, grâce aux performances du plus lourd que l'air ; la trentaine d'années entre la Première Guerre mondiale et la fin de la seconde, qui « participe encore du fabuleux » ; l'époque, enfin, d'un miracle ordinaire¹¹. Cette tripartition, peu détaillée faute d'espace, demeure une piste pour conceptualiser l'imaginaire de l'aviation pionnière au-delà de la seule période héroïque des tout débuts. Comme les légendes se construisent souvent après coup, la prise en compte des deux autres âges ciblés par Ory est nécessaire pour mieux comprendre les strates d'un imaginaire élaboré tout au long du xx^e siècle et pendant les quinze premières années du xxi^e siècle.

Dans un autre registre, quelques monographies amalgament avec à-propos l'histoire des technologies, l'histoire sociale des techniques, l'histoire des représentations et l'étude des cultures locales. L'apport des travaux de Thierry Le Roy sur les Bretons et l'aviation ou de Luc Robène sur le Bordelais est indéniable ; ils approchent globalement des réseaux, tant du point de vue des inventeurs et des pilotes, que de celui des « récepteurs » de l'invention (spectateurs, passagers, etc.)¹². Quant à la dimension

9. Parmi les travaux à signaler : Jean-Marc MARILL, *1914-1918, l'aéronautique militaire française, naissance de la cinquième armée*, thèse de 3^e cycle d'histoire contemporaine, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1985 ; Patrice GOURDIN, *L'École de l'air. Contribution à l'histoire des élites militaires de la République*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, université Lyon 2-Lumière, 1996 ; Jean-Baptiste MANCHON, *D'une Aviation coloniale à une aviation impériale. L'aéronautique militaire française outre-mer de 1911 à 1939*, thèse de doctorat d'histoire contemporaine, université Paris 4-Sorbonne, 2008. Dans un autre registre, Jean-Marc Olivier, professeur à l'université Toulouse-Jean Jaurès, renouvelle le champ des études sur l'histoire de l'aviation en France en y ajoutant le point de vue de l'histoire économique.

10. Patrick FACON, « L'aviation populaire : entre les mythes et la réalité », *Revue historique des armées*, n° 147, 2/1982, p. 54-59 ; « L'image des aviateurs à travers l'œuvre de Jacques Mortane », *Revue historique des armées*, n° 183, 2/1991, p. 93-102 ; « La France et le danger aérien avant 1914 », *Revue historique des armées*, n° 216, 3/1999, p. 107-117.

11. Pascal ORY, *La Légende des airs, images et objets de l'aviation*, Paris, Hoëbeke, 1991, p. 11-13.

12. Thierry LE ROY, *Les Bretons et l'aéronautique, des origines à 1939*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2002. Luc ROBÈNE, *L'Homme à la conquête de l'air*, Paris, L'Harmattan, 1998, 2 vol.

militaire et politique, elle donne lieu à des renouvellements en cours, comme l'indique la publication, en 2014, de l'ouvrage de l'historien et philosophe Thomas Hippler sur *Le Gouvernement du ciel*. Celui-ci montre comment l'aviation, au-delà des éléments de stratégie, est intégrée dans la pensée politique et militaire dès le temps des pionniers¹³. Les premiers pas de l'aérostation, autour de la rupture technologique des premiers vols de Pilâtre de Rozier, ont donné lieu, également, à une démarche de ce type : Marie Thébaud-Sorger, en croisant l'analyse de l'organisation financière et matérielle des entreprises de vol, les savoirs et les représentations d'une élite, la réception sociale de l'événement, la mise en scène de la représentation du vol dans la société de la fin du XVIII^e siècle, reconstitue l'émergence d'une culture nouvelle, marquée par l'irruption d'une technologie inédite, dans une série de travaux stimulants¹⁴.

L'histoire culturelle de l'aviation, si elle reste un champ à développer en France, n'est pas, pour autant, un laboratoire nouveau dans d'autres pays, en particulier aux États-Unis et en Allemagne. Les historiens américains ont ouvert cette voie dans les années 1980, inspirés notamment par l'étude sociale plus ancienne de William F. Ogburn, *The Social Effects of Aviation*, publiée en 1946. Ogburn, dans cet ouvrage d'histoire quantitative, a esquissé une réflexion sur ce qu'une telle invention change dans la société, en mesurant ses effets sur le corps social, la famille, la religion, l'éducation, la santé. On doit à Joseph Corn (actuellement professeur à l'université Stanford) la première étude systématique sur la fascination des individus et des sociétés pour l'aviation. Son livre publié en 1983, *The Winged Gospel. America's Romance with Aviation. 1900-1950*, s'appuie, entre autres manifestations culturelles, sur la littérature, les arts populaires et les arts visuels, pour mettre en valeur la relation étroite entre l'enthousiasme des spectateurs et la religion, tant grâce à l'examen du vocabulaire utilisé que par l'étude des représentations. Inventeurs, pionniers, passionnés sont ainsi décrits comme les apôtres, les prophètes, les disciples d'une religion profane. Selon Corn, la proximité plus ou moins grande avec le ciel et la pratique du vol devaient déterminer des hiérarchies inédites et durables. Puis en 1989, James R. Hansen (Auburn University, Alabama), auteur d'un texte dans notre ouvrage, a constaté la faible présence d'études de ce type sur l'aviation et l'aéronautique en général aux États-Unis, après avoir analysé des tables de *Technology and Culture*, revue de la *Society for the History of Technology*¹⁵. Fort de ce constat, il a proposé un programme de recherche qui a éveillé de nombreuses vocations par la suite. L'histoire de l'aéronautique a notamment pu être abordée en accordant une grande importance au fait culturel.

De tels travaux prenaient part à la mouvance des *cultural studies*, tout en étant redevables, sur le plan théorique, du *linguistic turn*. Ce courant historiographique, nourri par la philosophie du langage telle que développée par Ludwig Wittgenstein et ses successeurs, s'intéresse particulièrement à la façon dont se constitue le récit d'un événement, du passé en général. Avec une volonté claire d'interdisciplinarité, il s'est agi de comprendre comment s'est fabriqué le récit de l'épopée des ailes, un récit enthousiaste, déviant même vers la mythologie, où l'aviation apparaît au sommet

13. Thomas HIPPLER, *Le Gouvernement du ciel. Histoire globale des bombardements aériens*, Paris, Les Prairies ordinaires, 2014.

14. Marie THÉBAUD-SORGER, *L'Aérostation au temps des Lumières*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009 ; *Une Histoire des ballons. Invention, culture matérielle et imaginaire, 1783-1909*, Paris, Éditions du patrimoine – Centre des monuments nationaux, 2010.

15. James R. HANSEN, « Aviation History in the Wider View », *Technology and Culture*, juillet 1989, p. 643-656.

d'une création humaine ultimement ordonnée par Dieu. Corn et Hansen ont cherché à analyser en ce sens toutes les productions de la culture populaire. Depuis une dizaine d'années, de nombreux travaux ont été publiés sur ces thèmes outre-Atlantique, certains soutenus par la Smithsonian Institution (History of Aviation), à Washington. L'historien Robert Wohl, un spécialiste des années 1910¹⁶, a été précurseur dans ce champ en étudiant un corpus de productions culturelles liées à l'aviation. L'analyse des créations de Herbert George Wells, Edmond Rostand, Robert Delaunay, ou encore de Franz Kafka – qui a consigné par écrit ses impressions des vols de Blériot et de Curtiss lors de la semaine aérienne de Brescia¹⁷ – a permis de montrer en quoi l'année 1908 constitue une rupture, en particulier au sein des élites¹⁸. Plusieurs études dans cette veine figurent dans les actes du colloque pluridisciplinaire, organisé par Dominick A. Pisano en 2003, un chercheur qui s'est efforcé de combler le vide historiographique décrit par Hansen. Le collectif intitulé *The Airplane in American Culture*¹⁹, réunit des essais sur l'aviation à la lumière d'un questionnement sur la race, le genre, ou encore l'influence de l'aviation sur les représentations du paysage. Plusieurs livres se rattachent désormais à ce courant de recherche. Le mythe de la frontière, au croisement de l'idée d'espace infini et des prétentions universalistes des pionniers, fascine les universitaires américains qui ont publié plusieurs travaux sur ces questions. Après l'analyse des rapports entre « l'imagination américaine » et la conquête spatiale, de la Guerre froide à nos jours, par Howard E. McCurdy ou Roger D. Launius²⁰, David T. Courtwright a montré que le mythe s'est déplacé vers une frontière à imaginer dans le ciel, au moment même où l'espace américain trouvait ses limites géographiques et commençait à être contrôlé. Cette construction mythique se met nettement en place lors de la traversée de l'Atlantique par Charles Lindbergh en 1927²¹.

Concernant plus spécifiquement les prémices de l'aviation, d'autres espaces et d'autres légendes nationales ont été étudiés, au-delà du territoire nord-américain. Le cas allemand a donné lieu à plusieurs travaux publiés aux États-Unis, en particulier ceux de Peter Fritzsche sur la place de l'aviation allemande dans l'imagination populaire, ou de Guillaume de Syon sur l'histoire des zeppelins²². De leur côté, plusieurs historiens germanophones ont abordé, surtout depuis les années 2000, l'histoire culturelle de l'aviation en y intégrant les données de l'histoire politique et militaire : parmi d'autres,

16. Voir son ouvrage *The Generation of 1914*, Cambridge, Harvard University Press, 1979.

17. Le texte de Franz KAFKA, *Die Aeroplane in Brescia* (« Les aéroplanes à Brescia »), a été publié sous une forme abrégée dans le journal *Bohemia* le 29 septembre 1909 ; il est traduit par Claude David dans le deuxième volume des *Œuvres complètes*, Paris, Gallimard, « Bibliothèque de la Pléiade », 1980, p. 110-120. Hans Ulrich JOST évoque ce texte dans son étude « Star ou héros de légende : le pilote au miroir de la Belle Époque », *infra*, p. 211 et suiv. Sur l'importance du meeting aérien de Brescia (8-13 septembre 1909), voir Peter DEMETZ, *The Air Show at Brescia, 1909*, New York, Farrar, Straus and Giroux, 2002.

18. Robert A. WOHL, *A Passion for Wings: Aviation and Western Imagination, 1908-1918*, New Haven et Londres, Yale University Press, 1994. Wohl a poursuivi sa réflexion sur la période suivante dans l'ouvrage *The Spectacle of Flight: Aviation and Western Imagination, 1920-1950*, New Haven et Londres, Yale University Press, 2005.

19. Dominick PISANO (dir.), *The Airplane in American Culture*, Ann Arbor, University of Michigan Press, 2003.

20. Howard E. MCCURDY, *Space and the American Imagination*, Washington, Smithsonian Institution Press, 1997 ; 2^e éd. Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2011 ; Roger D. LAUNIUS, *Frontiers of Space Exploration*, Westport, Greenwich Press, 2004.

21. David T. COURTWRIGHT, *Sky as Frontier: Adventure, Aviation and Empire*, College Station, Texas A&M University Press, 2005.

22. Peter FRITZSCHE, *A Nation of Fliers: German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, Harvard University Press, 1994 ; Guillaume DE SYON, *Zeppelin! Germany and the Airship, 1900-1939*, Baltimore, John Hopkins University Press, 2002.

l'historien autrichien Matthias Marschik a étudié l'image des héros de l'*Aviatik* en Autriche, tandis que l'historien allemand Rüdiger Haude s'est intéressé à la symbolique de la frontière, dans le contexte des tensions franco-germaniques d'avant 1914, à partir de l'exemple d'Aix-la-Chapelle²³. Ce dernier montre qu'au cours des années 1910, dans la ville d'Hugo Junkers, l'esprit de conquête l'emporte déjà sur l'idée d'une fraternité des peuples réalisée, au-delà des frontières, par le partage du ciel. L'espace géographique, l'objet populaire, l'aéroplane ou la marque mythique, mais aussi l'aviation comme aspect de la culture politique, sont autant d'autres éléments qui ont fait l'objet d'études et notamment, dans ce dernier cas, pour la Russie soviétique²⁴.

En Europe, c'est surtout dans les divers domaines de l'histoire des arts que l'étude culturelle de l'aviation a d'abord suscité le plus d'intérêt. La riche filmographie autour de l'aviation a par exemple été analysée par le chercheur britannique Michael Paris dans un ouvrage faisant ressortir les liens entre nationalisme et cinéma populaire²⁵. Ce travail rigoureux et informé, qui s'inscrit au demeurant dans une démarche historique plus étendue²⁶, tranche assez drastiquement avec les « beaux livres » régulièrement publiés sur l'aviation au cinéma²⁷. Dans le champ des arts plastiques, plusieurs expositions ont donné lieu à la réunion d'œuvres spécifiques au vertige aérien, les inscrivant dans une histoire de l'art moderne aux perspectives renouvelées : en Allemagne, au château de Charlottenburg à Berlin par Jeannot Simmen en 1991²⁸, aux Abattoirs à Toulouse par Alain Mousseigne en 2002²⁹, au Mans en 2008 par Françoise Lucbert³⁰, en Grande-Bretagne, à Compton Verney (Warwickshire)³¹ par Sam Smiles en 2012, au Centre-Pompidou-Metz par Angela Lampe en 2013³². Les organisateurs de ces expositions ont adopté différents points de vue, mettant tour à tour l'accent sur : le rêve de voler dans l'art des modernes (Simmen) ; la conquête de l'air, depuis les projets d'aéronefs dessinés par Léonard de Vinci jusqu'aux représentations post-modernes de navettes spatiales (Mousseigne) ; la fascination des artistes pour l'avion, l'aviateur et l'aviation pendant un siècle (Lucbert) ; l'idée de vol et son impact sur l'imagination artistique (Smiles) ; la vue d'en haut, en ce qu'elle permet d'écrire, selon une formule

23. Matthias MARSCHIK, *Heldenbilder: Kulturgeschichte der österreichischen Aviatik*, Munich, Hambourg, Londres, LIT Verlag, 2002 ; Rüdiger HAUDE, *Grenzflüge. Politische Symbolik der Luftfahrt vor dem Ersten Weltkrieg. Das Beispiel Aachen*, Cologne, Weimar, Vienne, Böhlau Verlag, 2007.

24. Scott W. PALMER, *Dictatorship of the Air: Aviation Culture and the Fate of Modern Russia*, New York, Cambridge University Press, 2006.

25. Michael PARIS, *From the Wright Brothers to Top Gun – Aviation, Nationalism and Popular Cinema*, Manchester, Manchester University Press, 1995.

26. Parmi les autres travaux de Michael PARIS (aujourd'hui professeur émérite d'histoire moderne à l'University of Central Lancashire) sur les rapports entre cinéma et aéronautique, voir le collectif sous sa direction : *The First World War and Popular Cinema: 1914 to the Present*, Édimbourg, Edinburgh University Press, 1999 ; puis New Brunswick (NJ), Rutgers University Press, 2000.

27. Citons par exemple celui de Philippe DURANT, *Les Ailes du Cinéma*, Paris, Dreamland, 2001.

28. Jeannot SIMMEN (dir.), *Schwerelos. Der Traum vom Fliegen in der Kunst der Moderne*, cat. exp., Berlin, Schloß Charlottenburg, 9 novembre 1991-22 janvier 1992. Stuttgart, Cantz, 1991.

29. Alain MOUSSEIGNE (dir.), *La Conquête de l'air. Une aventure dans l'art du XX^e siècle*, cat. exp., Toulouse, les Abattoirs, 12 novembre 2002-3 février 2003. Milan, 5 Continents Éditions, 2002.

30. Françoise LUCBERT, *Avion, aviateur, aviation. Cent ans de fascination, 1908-2008*, cat. exp., Le Mans, Musée de Tessé, 11 novembre 2008-22 février 2009. Le Mans, Éditions Cénomane/Musées du Mans, 2008.

31. Sam SMILES, *Flight and the Artistic Imagination*, cat. exp., Compton Verney, 29 juin-30 septembre 2012. Londres, Paul Holberton Publishing, 2012.

32. Angela LAMPE (dir.), *Vues d'en haut*, cat. exp., Metz, Centre Pompidou-Metz, 17 mai-7 octobre 2013. Metz, Éditions du Centre Pompidou-Metz, 2013.

heureuse, une « histoire verticale de la modernité³³ » artistique (Lampe). Les catalogues de ces expositions proposent une temporalité plutôt diffuse et assurément libérée des chronologies nationales. Un tel parti sied non seulement à la réalité de l'objet complexe et mouvant au cœur de ces projets ; il correspond aussi parfaitement au type d'histoire intellectuelle auquel souscrivent les auteurs du présent recueil. Mentionnons à cet égard l'apport de l'historiographie en langue allemande à la *Kulturgeschichte* propre au domaine aérien.

Dans l'ouvrage qu'elle a dirigé pour accompagner l'exposition *Vues d'en haut*, la conservatrice Angela Lampe exprime ce qu'elle doit aux travaux de l'historien de l'art et esthéticien Christoph Asendorf. Elle y souligne l'importance de sa thèse d'habilitation présentée en 1995 et publiée deux ans plus tard sous le titre *Flugzeug und Raumrevolution [Avion et révolution de l'espace]*³⁴. Récemment traduite en français avec un titre qui joue sur la polysémie du mot constellation – le terme désigne en outre les avions de ligne usinés par la firme Lockheed –, cette somme propose de judicieux rapprochements entre les œuvres d'art et un contexte intellectuel plus vaste. Si Asendorf s'arrête peu aux années de l'aviation pionnière, il ouvre néanmoins des pistes utiles pour quiconque écrit l'histoire des représentations du fait aérien. Chercher l'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture au-delà et, pour ainsi dire, en amont des représentations artistiques, permet d'envisager les liens pouvant exister, aux niveaux historique et social, entre les productions culturelles, les inventions scientifiques et les mouvements politiques. La pensée de Christoph Asendorf vaut, sur ce point, d'être comparée à celle, non moins originale, de Jeannot Simmen, dont la publication d'une thèse d'habilitation sur le vertige (1990) a précédé d'une année l'exposition berlinoise citée plus haut. Articulée en plusieurs temps, la réflexion de Simmen sur le concept de verticalité s'est élaborée au sein d'un projet auquel on pourrait donner le nom d'histoire culturelle de l'élévation³⁵. Une dizaine d'années plus tard, l'artiste et théoricien de l'art finlandais Jyrki Siukonen consacrait sa thèse de doctorat au problème de la machine volante dans l'imagination et dans la pratique des artistes modernes ; y figure, entre autres cas, celui du *Letatlin*, imaginé à la fin des années 1920 par le sculpteur russe Vladimir Tatline³⁶. L'originalité de ce livre est de situer le débat dans la sphère esthétique ; selon Siukonen, la question de la beauté n'a pas été suffisamment posée, alors qu'elle s'est pourtant révélée centrale, à la fois dans la conception des appareils volants et dans la manière dont ceux-ci ont été perçus. Sans mauvais jeu de mots, de tels travaux allaient forcément donner de la hauteur aux débats et alimenter la recherche en histoire des arts dans les pays germanophones autant qu'anglophones. Parmi les réflexions récentes à signaler, l'ouvrage de Susanne

33. Angela LAMPE, « Une modernité en survol », dans *ibid.*, p. 47.

34. Christoph ASENDORF, *Flugzeug und Raumrevolution. Die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne*, Vienne et New York, Springer, 1997 ; trad. de l'allemand par Didier Renault et Augustine Terence sous le titre *Super Constellation. L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, Paris, Macula, 2013, avant-propos par Angela Lampe.

35. Après avoir étudié les représentations vertigineuses dans l'art moderne (*Vertigo. Schwindel der moderner Kunst*, Munich, Klinkhardt und Biermann, 1990), Simmen a organisé une exposition qui portait sur le rêve de voler dans l'art des modernes (Berlin, 1991 ; voir *supra* note 28) avant de décortiquer le phénomène de l'ascension physique, en particulier celui de l'ascenseur : *Vertical. Aufzug – Fahrstuhl – Paternoster*, Berlin, Ernst & Sohn 1994 ainsi que *Up & Down – Die Aufzugs Vertikale*, Berlin, Ars Digitalis, 1999.

36. Jyrki SIUKONEN, *Uplifted Spirits, Earthbound Machines: Studies on Artists and the Dream of Flight, 1900-1935*, Helsinki, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2001. Ce travail a constitué la première thèse de doctorat soutenue à l'Académie finlandaise des Beaux-Arts, à Helsinki.

Weiß analyse l'usage des matériaux et des motifs du transport aérien dans le design moderne³⁷.

En littérature, les études demeurent plus rares et plus ponctuelles. Dominique David et Margaret Mein ont, parmi d'autres, analysé les évocations du vol dans les œuvres de Marcel Proust³⁸. C'est surtout l'image du héros, en l'occurrence l'héroïsation de l'aviateur, qui a donné lieu au plus grand nombre de publications, les auteurs cherchant à en saisir les caractéristiques pour mieux s'extraire d'une lecture tentante dont l'historien de l'aviation peine parfois à sortir. La thèse déjà ancienne de Bùì Xuàn Bào sur l'aviation dans les lettres françaises³⁹ a montré comment cette figure se constitue au cours de l'entre-deux guerres. Une quinzaine d'années plus tard, le slaviste d'origine suisse Felix Philipp Ingold adoptait une méthode comparatiste pour proposer une synthèse sur les liens entre poésie et *Aviatik*, à l'échelle européenne, entre 1909 et 1927⁴⁰. D'autres travaux récents poursuivent la quête des origines et partent aux sources de cette figure mythique, héroïque, tels ceux de Thierry Le Roy, Luc Robène, Stéphane Tison ou Françoise de Ruffray⁴¹. Il est à noter que ces pistes donneront lieu ici à des contributions, mais sans qu'aucun ouvrage d'ampleur n'ait été réalisé sur la figure des pionniers, encore moins des as de la Grande Guerre, avec une approche scientifique, raisonnée et surtout critique. La légende semble avoir encore de beaux jours devant elle.

De l'image à l'imaginaire : nouveaux chantiers sur « l'aviation pionnière »

Dans un paysage longtemps dominé par une approche nationale, se distinguent deux récents ouvrages collectifs. Mark Dorrian et Frédéric Pousin ont privilégié la longue durée (xvi^e-xxi^e siècles) et la transversalité pour réfléchir au phénomène de la vue à vol d'oiseau. Partant de leur connaissance de la théorie et de la pratique architecturale, ils ont regroupé seize essais qui abordent des cas représentatifs de *Vues aériennes*⁴², depuis les images d'Istanbul par l'artiste danois Melchior Lorck (1526-

37. Susanne WEISS, *Kunst + Technik = Design? Materialien und Motive der Luftfahrt in der Moderne*, Cologne, Weimar et Vienne, Böhlau Verlag, 2010.

38. Margaret MEIN, « Les ailes, le vol et l'aviation dans la Recherche et dans les Cahiers de Proust », *Cahiers Marcel Proust* (nouvelle série, n° 11), *Études proustiennes*, tome IV, 1982, p. 161-185. Dominique DAVID, « L'air du temps : à la recherche de l'aviation de Proust », *Revue historique des armées*, n° 127, 2/1977, p. 175-194 (Numéro spécial : « L'aviation militaire française, 1919-1939 »).

39. Bùì Xuàn Bào, *Aviation et littérature : naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'Entre-deux-guerres*, Paris, impr. A. Dubin, 1961.

40. Felix Philipp INGOLD, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927*, Bâle, Birkhäuser Verlag, 1978.

41. Françoise DE RUFFRAY, « L'image du héros dans le choix de la carrière d'aviateur à travers les archives orales du Service historique de la défense », dans Claude D'ABZAC-ÉPEZY et Jean MARTINANT DE PRÉNEUF (dir.), *Héros militaire, culture et société (xix^e-xx^e siècles)*, Villeneuve d'Ascq, IRHiS-Institut de Recherches Historiques du Septentrion (« Histoire et littérature de l'Europe du Nord-Ouest », n° 52), 2012 ; Stéphane TISON, « Du sportsman au combattant : archéologie de la figure de l'as (1910-1916) », dans Luc ROBÈNE (dir.), *Le Sport et la guerre xix^e et xx^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p. 345-355 ; Thierry LE ROY, « Aviation et Grande Guerre 1916-1939 – La fin des sportifs? », dans *ibid.*, p. 357-366 ; Luc ROBÈNE, « Les sports aériens : de la compétition sportive à la violence de guerre », dans *Guerres mondiales et conflits contemporains*, n° 231, juillet-septembre 2013, p. 25-43.

42. Mark DORRIAN et Frédéric POUSIN (dir.), *Vues aériennes. Seize études pour une histoire culturelle*, Genève, Métis Presses, 2012.

1527 – après 1588), jusqu'aux visées globalisatrices de *Google Earth*⁴³. La diversité des objets et des perspectives adoptées sied à la vastitude de l'histoire de l'imagerie aérienne qu'il serait possible de brosser. On retrouve une ouverture similaire dans le recueil transdisciplinaire dirigé par Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger à la suite d'un colloque organisé en 2008⁴⁴. Onze études de cas y font valoir la « pluralité des dimensions constitutives⁴⁵ » de la culture aérienne sur un peu plus de deux siècles. La principale hypothèse du volume est expliquée en introduction : cette nouvelle culture aérienne, relayée par la technique dès les vols des premiers aérostats à la fin du XVIII^e siècle, constitue un espace intermédiaire, qui existe presque parallèlement à « l'histoire de l'aéronautique concrète et matérielle⁴⁶ ». Roseau et Thébaud-Sorger s'occupent des nombreuses « empreintes du vol⁴⁷ » sur l'imaginaire, une notion qu'elles prennent le soin de définir comme « le socle des représentations, stratifiées et cristallisées par le cumul des visions, des discours, des images⁴⁸ ». Ce glissement, ou plutôt ce déplacement, de l'étude relativement classique de l'image (ou de l'imagerie) à une méthode qui embrasse des ensembles hétérogènes de représentations, à la fois mentales et tangibles, en dit long sur les préoccupations actuelles des historiens. Comment, d'ailleurs, ne pas se soucier des répercussions de l'aviation sur l'imagination humaine après les attentats du 11 septembre 2001, la prolifération des drones ou les tragédies des vols de la Malaysia Airlines en 2014 ? Comme le titre d'un ouvrage paru au Québec en 2014 le suggère éloquentement, la notion d'imaginaire permet tout autant de cibler une réalité concrète que les « motifs, figures et fictions » émanant de celle-ci⁴⁹.

Notre recueil entend participer au renouvellement des travaux sur la période pionnière de l'aviation. Les aspects techniques, politiques et militaires de l'histoire de l'aéronautique sont bien connus des chercheurs. En revanche, ils ne nous semblent pas avoir été suffisamment étudiés du point de vue des structures imaginaires qui, à notre sens, ont eu un rôle déterminant à jouer. C'est pourquoi nous avons souhaité lier la dimension imaginaire de l'aviation naissante à certaines questions d'ordre culturel et anthropologique. Ce changement fondateur pour les sociétés du xx^e siècle intervient entre le premier vol motorisé et contrôlé d'un aéroplane par les frères Wright, près de Kitty Hawk (Caroline du Nord) le 17 décembre 1903, et l'utilisation des avions dans les manœuvres militaires en 1910, puis pendant la Première Guerre mondiale. Les années 1908 et 1909 voient l'avènement public de cette aviation qui transforme la perception du ciel. Outre cette révolution technique, qui aura des répercussions majeures aux plans historique, culturel et politique, il faut se demander comment cette maîtrise du vol modifie l'appréhension de la réalité sensible, à la fois pour les élites politiques ou militaires et pour l'ensemble de la population. En déplaçant le problème

43. Marina WARNER, « Communiqués intimes : la tortue volante de Melchior Lorck », dans *ibid.*, p. 17-28 ; Frédéric POUSIN, « Sur Google Earth », dans *ibid.*, p. 227-240.

44. Nathalie ROSEAU et Marie THÉBAUD-SORGER (dir.), *op. cit.*

45. *Ibid.*, p. 18.

46. *Ibid.*

47. L'introduction du volume s'intitule d'ailleurs « Les empreintes du vol. Une culture de la modernité », dans *ibid.*, p. 9-26.

48. *Ibid.*, p. 18.

49. Bertrand GERVAIS, Alice VAN DER KLEI et Annie DULONG (dir.), *L'Imaginaire du 11 septembre 2001. Motifs, figures et fictions*, Québec, Nota Bene, 2014. L'ouvrage a été publié sous l'égide du groupe de recherche LMP (Lower Manhattan Project/Projet Lower Manhattan), basé à l'université du Québec à Montréal, dont l'objectif est « d'analyser le processus de fictionnalisation et de mythification amorcé à partir des événements du 11 septembre 2001 » (voir le site : mp.uqam.ca).

de l'histoire des techniques à une lecture attentive aux conceptions et aux représentations, nous approfondissons la question de savoir de quelle nature est la réaction des contemporains face à la nouvelle donnée qui s'offre à leurs sens et à leur imagination. Que se passe-t-il exactement dans l'esprit des contemporains au moment des premiers vols des Wright et juste après? Comment les avions sont-ils conçus, montrés et perçus⁵⁰? Et selon quelles images mentales?

S'il est impossible de donner des réponses définitives à des interrogations aussi complexes, les pages que l'on va lire apportent leur pierre à l'histoire culturelle des représentations de la conquête aérienne au cours des trois premières décennies du xx^e siècle, principalement entre 1903 et 1927. Cette délimitation temporelle embrasse la chronologie des inventions depuis les premiers vols motorisés des frères Wright, sans négliger la période cruciale de la Première Guerre mondiale, ainsi que la décennie suivant la fin de celle-ci. Sans proposer une date définitive pour clore ce qui peut être considéré comme l'époque de l'aviation pionnière, l'année 1927 marque un tournant, autant sur le plan de la technique aéronautique (la traversée de l'Atlantique par Lindbergh), que dans la manière de représenter les exploits aériens (le film *Wings*, analysé par Peter Schulman dans l'ultime essai du volume). L'objet d'une seule étude dépasse franchement cette période⁵¹ : un récit publié en 1970 par Julien Gracq. Guillaume Pajon y propose toutefois un portrait d'aviateur à la lumière du mythe d'Icare, une association symbolique déjà présente au tout début de l'aviation. Le personnage « rétrospectif » de Jacques Nuel, tel que revisité dans la dernière partie de l'ouvrage, prouve que l'imaginaire de l'aviation pionnière ne s'estompe pas avec la césure de la Grande Guerre, puisqu'il continue à imprégner les artistes et les écrivains – autant que l'imaginaire collectif⁵² – tout au long du siècle dernier.

Nous avons fait le choix d'une approche interdisciplinaire et transnationale car elle nous semblait la plus appropriée pour aborder la complexité du phénomène étudié. Comme l'a précisé le latiniste et théoricien de l'imaginaire Joël Thomas, « l'imaginaire n'est pas une collection d'images additionnées, un corpus, mais un réseau où le sens est dans la relation⁵³ ». Il faut s'efforcer de saisir les ramifications de ce réseau car, selon le même auteur, il s'agit d'un « système, d'un dynamisme organisateur des images, qui leur confère une profondeur en les reliant entre elles⁵⁴ ». Thomas reconnaît sa dette à l'égard des travaux fondateurs de l'anthropologue Gilbert Durand, dont les ouvrages sur l'imaginaire et sur l'imagination symbolique ont été lus par maints chercheurs en sciences humaines et sociales. Pour Durand, qui a donné un sens très large au mot « image », l'Imaginaire (avec i majuscule) est « l'ensemble des images et des relations

50. En retraçant l'histoire des artistes fascinés par les machines volantes entre 1900 et 1935, Jyrki Siukonen s'est posé le problème dans des termes aisément transposables à l'objet de notre livre : « *What was it like to see a new technical invention for the first time? What were the conventions and contexts for displaying machines? And how did artists see the new machines?* » Jyrki SIUKONEN, *op. cit.*, p. 11.

51. Une nuance à apporter ici : l'étude de Christian Brun dans la quatrième partie du livre portera bien sur un personnage mythique de la période considérée. En revanche, pour saisir la perception de Guynemer, il a travaillé d'après des sources écrites d'époques variées, parmi lesquelles figurent plusieurs textes tardifs.

52. Donnant une certaine forme d'actualité au concept jungien d'inconscient collectif, la notion d'imaginaire collectif s'en distingue toutefois ; elle est aujourd'hui couramment utilisée en psychologie. Voir notamment la définition contemporaine qu'en donne Florence GUST-DESPRAIRIES, *L'Imaginaire collectif*, Paris, ERES, 2009.

53. Joël THOMAS, « Introduction », dans Joël THOMAS (dir.), *Introduction aux méthodologies de l'imaginaire*, Paris, Ellipses, 1998, p. 15.

54. *Ibid.*

d'images qui constitue le capital pensé de l'*homo sapiens*⁵⁵ ». En cela, l'histoire des représentations de la conquête aérienne nous amène ultimement à questionner la place de l'être humain dans l'univers : ses ambitions, ses peurs, ses rêves. Nous avons tenté, pour notre part, de donner la plus riche acception possible au concept d'imaginaire en y intégrant des méthodes et des contenus issus de diverses disciplines. Au fil de l'ouvrage, plusieurs sciences historiques sont convoquées et croisées : le champ propre à l'histoire s'ouvrira délibérément aux multiples perspectives qu'offrent l'histoire culturelle, l'histoire des technologies, l'histoire de l'art, l'histoire des sciences, l'histoire des médias, l'histoire de la médecine, l'histoire littéraire, l'histoire du cinéma. D'autres disciplines sont présentes d'une manière indirecte : la psychologie, l'anthropologie, la philosophie et la science des religions. Dans une même volonté d'ouverture, la réflexion ne se restreint pas à l'aire géographique française, ou même franco-américaine. Une saisie plus internationale, mais aussi plus comparative, s'impose désormais dans la mouvance de ce que nos collègues anglophones appellent « histoire globale » (*Global History*), une forme d'histoire élargie qui est en train de s'écrire. Sans pouvoir être exhaustives, les études présentées évoquent la France, les États-Unis, l'Angleterre, l'Irlande, l'Autriche, l'Italie et la Suisse.

Plusieurs considérations d'ordre théorique ou méthodologique informent le recueil même si elles ne font pas l'objet d'essais isolés. Parmi celles-ci, trois grandes questions reviennent avec insistance : le problème des spécifications identitaires, en particulier nationales et ethniques ; la question du statut de l'art par rapport à la réalité historique ; la thématique du genre (au sens de *gender*). Ce dernier thème apparaît chez plusieurs auteurs de l'ouvrage en raison de son importance dans la constitution de l'imaginaire de l'aviation pionnière. Les accomplissements du conquérant de l'air prennent, nous le verrons, un visage très masculin, et ce en dépit de la présence remarquée des quelques pionnières de l'aviation. Certes la presse décrit les premières passagères des vols et fait grand cas des rares aviatrices, mais, selon les analyses à venir de Luc Robène, c'est pour en donner une image plutôt passive. Ces représentations essentiellement masculines tendent à devenir machistes, sinon « masculinistes ». Il est vrai que l'industrie aéronautique laisse alors bien peu de place aux femmes et que le contexte social et culturel plus général est encore très largement dominé par le point de vue masculin. L'exaltation de la virilité des héros de l'air, telle que soulignée dans plusieurs contributions, peut avoir comme contrepartie la dévalorisation des qualités perçues comme intrinsèquement féminines. À l'heure où les perspectives féministes sont bien intégrées dans la pratique des sciences historiques, il peut même sembler curieux qu'une telle dévalorisation puisse être le fait de femmes auteurs, comme le montrera Olivier Odaert à propos de la romancière Louise Faure-Favier.

55. Gilbert DURAND, « Préface de la troisième édition », *Les Structures anthropologiques de l'imaginaire. Introduction à l'archétypologie générale* [1960], Paris, rééd. Dunod, 1992, p. XXII. Du même, voir également *L'Imagination symbolique*, Paris, Presses universitaires de France, 1964 (plusieurs rééditions), *L'Imaginaire. Essai sur les sciences et la philosophie de l'image*, Paris, Hatier, 1994 et *Les Champs de l'imaginaire*, textes réunis par Danièle Chauvin, Grenoble, ELLUG, 1996.

L'effet Wright

Le plan de l'ouvrage vise à mettre en valeur différents types de représentations en rapport avec l'idée d'aviation pionnière. La première partie s'intéresse à la portée des vols d'Orville et de Wilbur Wright sur l'imagination des contemporains. Si plusieurs des éléments commentés dans cette section sont connus des chercheurs, ils ne serviront pas une lecture proprement événementielle ; ils sous-tendront plutôt l'analyse du moment où l'aviation, encore vue comme une simple expérimentation, voire un sport, se mue en une technologie sophistiquée dont les enjeux rejoignent les sphères culturelle, médiatique et sociale. L'étude de la perception des vols américains et européens des frères Wright en 1908 et 1909 permet de tracer une série d'interactions entre les pionniers, l'éclosion de la curiosité des élites politiques et militaires pour une nouvelle technologie et les immenses répercussions à venir de celle-ci. Comment l'aviation passe-t-elle, en une année, d'une activité de « bricoleurs originaux » – que Claire Le Thomas a raison d'associer aux maîtres du collage que furent Picasso et Braque – à un phénomène technique majeur, contribuant d'abord à diversifier les pratiques sportives, mais ayant de plus en plus d'implications géopolitiques, historiques et même philosophiques ? Comment au Mans, à Pau, à Rome, à Berlin, en 1908-1909, s'opère le transfert des connaissances techniques des « avionneurs » ? Comment le vol de l'aéroplane est-il rendu public ?

De telles questions nous amènent à réfléchir sur la notion même d'événement. La maîtrise du plus lourd que l'air s'impose comme un événement, non seulement parce qu'il s'agit d'un fait technique nouveau, mais aussi parce que les acteurs influents de la société de l'époque sont subitement mis en relation entre eux. Cette nouveauté se trouve également médiatisée, en temps réel, par différents canaux. La compréhension du rôle des relais de médiation de l'invention est primordiale pour saisir l'importance de l'aviation comme nouvel outil économique, militaire, social et culturel. Selon quels schémas mentaux l'information a-t-elle été diffusée puis comprise, à la fois au sein des élites et dans l'opinion publique ? Essentiel à l'analyse des problèmes évoqués dans la première partie, le traitement médiatique de l'aviation reviendra en *leitmotiv* tout au long du volume. Plusieurs collaborateurs parviendront au constat que la presse – qu'il s'agisse des grands quotidiens, des magazines illustrés ou des revues spécialisées – ne se borne pas à relayer l'information de façon neutre et passive, mais qu'elle participe à la création même de l'événement, et ce grâce à une manière de plus en plus singulière de concevoir le texte et l'image.

Stéphane Tison mesure concrètement « l'effet Wright » en étudiant la perception d'un événement sans précédent : les premiers essais publics de Wilbur Wright au Mans, entre le 8 août 1908 et le 2 janvier 1909. Se fait ici entendre la voix des témoins présents ; l'historien en reconstitue les réseaux et expose ce qui frappe leurs représentations imaginaires. Perçues comme un exploit technique, ces expérimentations sont aussi vécues comme un événement sportif, ainsi que l'atteste l'enthousiasme des foules qui assistent aux vols manœuvres. Lors de ces 138 vols, Wright enregistre sur le même appareil des records de distance, de durée, de hauteur et de vitesse, situation inégalée par la suite. Plus globalement, ce phénomène, d'abord perçu comme sportif, prend une ampleur sociale et culturelle : aux milliers de badauds venus sur place, s'ajoutent des dizaines de représentants du monde des affaires, de la science,

de la politique et de la vie mondaine, dont les cercles se croisent pour esquisser une industrie aéronautique embryonnaire. Quelques années plus tard, les menaces pesant sur la paix feront de la conquête de l'air un enjeu stratégique d'un autre ordre. Pour l'heure, la presse locale, nationale et internationale assure à l'événement un retentissement mondial, sans entraîner de décisions politiques majeures en faveur de l'emploi de l'aéroplane.

Mais l'imagination n'est pas forcément là où on l'attend. En retraçant les étapes de la laborieuse entreprise de reconnaissance légale de l'invention des Wright, Tom D. Crouch établit qu'il a été finalement plus simple pour les deux frères de concevoir le *Flyer* et de le faire voler que de le vendre et de s'en assurer la propriété intellectuelle... En toute logique, ils ont mis leur faculté imaginative au service de la conception de la machine elle-même, et tout particulièrement son système de commande à trois axes⁵⁶, plutôt que de sa commercialisation, ce qui a pu se révéler problématique pour eux. Crouch relate les moments saillants de la longue attente entre leur premier vol avec un plus lourd que l'air, réalisé en privé dès décembre 1903, et la reconnaissance publique de ce fait, après les vols manœuvres de 1908. Quelques aspects psychologiques sont avancés pour expliquer l'attitude des Wright au cours de ces « années perdues ». L'auteur s'arrête aussi sur ce que l'on pourrait appeler « l'imaginaire de la concurrence » : il dévoile certaines représentations mentales qui favorisent la compétition entre les aviateurs (qu'ils soient, ou non, de différentes nationalités) et tente d'interpréter par elles le scepticisme des milieux aéronautiques envers les Wright.

Claude Carlier revient quant à lui sur le triomphe de Wilbur Wright au Mans. Ce triomphe est en fait à la mesure (ou à la démesure !) du caractère exceptionnel de ses performances. Carlier insiste sur la dimension littéralement « unimaginable » des vols de Wright pour les gens de son époque. En d'autres termes, si les frères Wright parviennent à donner une forme tangible à une vision née dans leur imagination, la réalité de leurs vols, elle, peine à se concevoir pour autrui. D'où l'importance de départager, au niveau des strates de l'imaginaire, ce qui relève du dessein initial, de la réalisation effective et de la manière dont les contemporains peuvent (ou non) se représenter une réalité qui leur paraît incroyable. Dans ce cas, la réalité dépasse non seulement l'entendement, mais également l'imagination des contemporains.

L'étude suivante soulève un des aspects culturels les plus passionnants de « l'effet Wright ». Emblème par excellence de la modernité technique, le *Flyer* renouvelle l'imaginaire de la conquête de l'air et inspire de nombreux artistes. Claire Le Thomas établit des liens entre innovation technologique et invention artistique en portant une attention particulière au procédé consistant à assembler entre eux des matériaux hétéroclites. Il est vrai que ce processus d'assemblage, apparenté à celui du bricolage, prévaut autant à la conception des collages cubistes qu'à celle des biplans Wright⁵⁷. Le Thomas compare le caractère inventif des procédés cubistes à la méthode « bricoleuse » des avionneurs américains, auxquels Braque et Picasso s'identifient volontiers. Comme dans le domaine artistique, le choix d'une technique inédite accentue la nouveauté

56. Cet élément technique a joué un rôle considérable dans la maîtrise du ciel, et ce non seulement par les Wright mais aussi par d'autres pionniers de l'air.

57. L'historien de l'art américain Kirk VARNEDO a été attentif à cet aspect dans son recueil *Au Mépris des règles. En quoi l'art moderne est-il moderne?*, trad. fr., Paris, Adam Biro, 1990, p. 270-271.

de l'invention et en garantit la modernité. L'innovation apparaît, dès lors, comme l'indéniable manifestation du progrès technique.

L'imaginaire du progrès technique

Pour des raisons techniques évidentes, les représentations de l'aviation pionnière sont intimement liées à l'idée de progrès et à son principal corollaire, la valorisation de la modernité. La deuxième partie de l'ouvrage examine un ensemble de conceptions alliant innovation scientifique, progrès technologique et modernité en général. Les images du progrès technique, matérialisé par les succès du plus lourd que l'air, seront présentées sous trois angles distincts, en fonction de la spécificité des intervenants qui en assurent la médiation : les scientifiques, les collaborateurs de la presse illustrée et les artistes. Sans forcément souscrire à l'idéologie moderniste imposée par les premiers historiens du fait aérien, les analyses permettront incidemment de revenir sur la notion de modernité, en cherchant à l'inscrire historiquement et anthropologiquement dans le contexte spécifique des premiers développements de l'aéronautique.

En premier lieu, Anne-Laure Anizan s'attache à l'image de l'aviation telle que diffusée par les savants français entre 1908 et 1910. Les mathématiciens et les physiciens considérés dans cette étude, valident les nouvelles techniques de vol et diffusent ces savoirs encore inédits par divers moyens : communications scientifiques, conférences illustrées, publications spécialisées ou articles de vulgarisation. Ils concourent, ce faisant, à légitimer l'aviation naissante. Très influents dans les institutions scientifiques et souvent près du monde politique, ils favorisent l'apparition d'un secteur aéronautique en France.

En deuxième lieu, Luc Robène tisse des relations entre les représentations médiatiques des débuts de l'aéronautique, l'imagerie sportive et la constitution d'un imaginaire spécifique à l'aviation. L'étude systématique du traitement du fait aéronautique dans *La Vie au Grand Air* entre 1900 et 1914 montre comment cette revue illustrée construit une image moderne, sportive, mais néanmoins très « genrée » de l'aviation. On y voit que, parallèlement à la presse quotidienne et à la littérature populaire, la presse illustrée est un vecteur important d'un nouvel espace mental, où s'amalgament à l'envi les récentes pratiques de locomotion (bicyclette, automobile, avion). Robène met en valeur la façon dont *La Vie au Grand Air* s'adapte à cette nouvelle réalité pour parvenir à la restituer. Le périodique doit en l'occurrence relayer des valeurs et des concepts inédits jusque-là : prouesses individuelles, dépassement de soi, « records », coupes, etc., cristallisés lors des rituels nouveaux que sont les « meetings aériens », à la suite des grands prix automobiles. Enfin, par ses stratégies éditoriales innovantes, *La Vie au Grand Air* transforme ses lecteurs en témoins d'un spectacle visuel hors du commun, ainsi qu'en éventuels praticiens de nouveaux sports, tout en les instituant, par le fait même, acteurs du progrès.

C'est dans le troisième domaine, celui des arts, que l'imaginaire du progrès technique semble le plus obvie à démontrer. Cette évidence tient au fait que la plupart des réflexions sur les représentations artistiques de l'aéronautique se sont centrées sur les rapports de celles-ci avec les manifestations de la modernité technologique. Tout se passe comme s'il y avait là une parfaite concordance, alors que ce n'est pas nécessairement le cas. Il n'y a surtout pas toujours équivalence entre modernité technique

et représentation de celle-ci dans l'imaginaire contemporain. Un bon exemple de hiatus entre la réalité de l'aviation pionnière, avec ses appareils plus ou moins fiables, et la perception de cette réalité est celui de l'hélice. Parmi d'autres auteurs, Asendorf a remarqué le décalage existant entre « la piètre apparence » des premiers avions, tels qu'observés par Kafka à Brescia⁵⁸, et le caractère moderne de l'hélice : « Dans les premières années de l'aéronautique, l'hélice est l'unique élément dont la forme correspond à l'idée que l'on se fera par la suite d'une machine au dessin aérodynamique. C'est sur elle que l'intérêt se porte bientôt⁵⁹. » C'est pour la beauté qu'on lui prête, mais aussi en tant qu'innovation technologique que l'hélice, à l'instar des autres marques de la technicité contemporaine (comme les moteurs performants ou les matériaux métalliques⁶⁰, surtout l'aluminium⁶¹), fascine les artistes et les écrivains impliqués dans les mouvements d'avant-garde. Il est frappant de voir la part que le futuriste Marinetti donne aux motifs de ce type dans ses poèmes et récits glorifiant l'avion⁶². Le même constat vaut pour les peintures et sculptures qui expriment un engouement pour le fait aérien. L'on comprend aisément pourquoi des plasticiens comme Robert et Sonia Delaunay, Fernand Léger, Marcel Duchamp, Constantin Brancusi ou Alexander Calder, eux-mêmes à la recherche de formes et de sujets nouveaux, valorisent les signes tangibles de modernité davantage que l'apparence plutôt bizarre de ces improbables machines, faites de bric et de broc⁶³. Leur investissement en faveur du progrès technique est donc esthétique autant qu'idéologique.

Thierry Gervais et Laurent Baridon se penchent tous deux sur un autre corrélat culturel de l'avancement de la science aéronautique : le perfectionnement de la vue d'en haut et la manière dont celle-ci change la perception de la réalité. L'avion apporte, en plus de la prise de hauteur et de la sensation de vitesse, la possibilité de voir le monde d'en haut, et bientôt à l'envers, grâce à la naissance de l'acrobatie aérienne. Les répercussions de telles perceptions sensorielles sur le domaine artistique ont, le plus souvent, été explorées de façon à en montrer la nouveauté et la modernité, en général dans une perspective moderniste⁶⁴. Gervais ajoute à cette lecture, spécifiquement

58. Christoph ASENDORF, *op. cit.*, p. 47.

59. *Ibid.*, p. 48.

60. Sur les enjeux spécifiques à l'utilisation du métal dans ce contexte, voir l'étude d'Eric SCHATZBERG, *Wings of Wood, Wings of Metal: Culture and Technical Choice in American Airplane Materials, 1914-1945*, Princeton, Princeton University Press, 1999.

61. L'ouvrage de Susanne WEISS cité à la note 37 contient des pages éclairantes sur cet aspect.

62. Outre *Le Monoplan du Pape* (Paris, Sansot, 1912), « roman politique en vers » où l'avion se trouve au cœur du récit, plusieurs autres œuvres de Marinetti datant de la période prise en considération dans notre ouvrage évoquent l'aviation. Plus tard, lors du développement de l'aéropoésie et de l'aéropeinture par les futuristes, Marinetti publie le *Primo Dizionario aereo italiano*, avec Fedele Azari (Milan, Morreale, 1929), deux manifestes de l'aéropoésie (1931, 1933) ainsi que *L'Aeropoema del Golfo della Spezia* (Milan, Mandadori, 1935).

63. Certains contemporains observent ce fait, comme le prouve la description du *Flyer* par l'historien de l'art Bernard Berenson, témoin d'un vol de Wilbur Wright dans la capitale sarthoise en septembre 1908 : « Hier, nous nous sommes rendus au Mans pour assister à l'un des vols des frères Wright [...]. Nous avons observé leur machine, qui est faite de bois, de fil à coudre et de toile à beurre. C'est en tout cas ce qu'il nous a semblé. » Bernard BERENSON, lettre à Mary Berenson, 20 septembre 1908, citée par Angela LAMPE, *loc. cit.*, p. 33.

64. On relèvera le point de vue essentiellement moderniste sur ces questions, comme l'attestent l'étude séminale de Kirk VARNEDOE, *op. cit.*, le catalogue de l'exposition *Vues d'en haut* (note 32), le collectif dirigé par Nathalie ROSEAU et Marie THÉBAUD-SORGER, *op. cit.*, et, mais dans une moindre mesure, le collectif *Vues aériennes*, mentionné en note 42. C'est le plus souvent sur cette base que le rapprochement a été fait entre avant-garde artistique et aviation ; c'est-à-dire en considérant exclusivement les représentants « canoniques » de ce qui est établi par l'histoire de l'art comme incarnant la modernité artistique des XIX^e et XX^e siècles, aux dépens (ou au mépris?) des créations difficilement rattachables aux courants modernistes. La plupart des ouvrages mentionnés jusqu'à présent n'échappent pas à ce qui semble être une règle tacite. Le champ désigné en français sous l'expression « histoire

ournée vers les qualités formelles de l'image, des considérations d'ordre stratégique lorsqu'il analyse l'intérêt que représente l'approche expérimentale du photographe Léon Gimpel pour la direction du périodique *L'Illustration*. Le caractère insolite de ces clichés, en outre attribuable à de saisissants effets de plongée qui inversent le rapport naturel de l'homme à l'espace, n'a pas seulement une valeur artistique ; il constitue un atout majeur dans la stratégie éditoriale d'un journal illustré à grand tirage. Selon Gervais, la photographie en plongée depuis le ciel façonne la culture visuelle de la Belle Époque, notamment parce qu'elle transforme la façon dont l'actualité est désormais appréhendée et transmise. Plus largement, l'exploitation du point de vue en hauteur à des fins journalistiques et « sensationnalistes » joue un rôle certain dans la constitution de l'imaginaire aérien.

En contrepoint de ces vues plongeantes destinées aux médias de masse, Baridon investit du côté d'une minorité clairvoyante, technocratique, « qui contemple les faits d'en haut ». Source revendiquée de longue date par Le Corbusier, la double vision à la verticale – regarder vers le haut et regarder d'en haut – aurait chez lui des retombées significatives sur le plan idéologique. Le chercheur interprète la fascination de l'architecte pour l'aéronautique à la lumière d'un rapprochement entre ses conceptions esthétiques et ses idées sur la société. De manière concrète, Le Corbusier intègre des aérodromes à ses plans d'urbanisme de 1922. Mais l'avion lui inspire surtout une esthétique de la « grande hauteur », très marquée symboliquement, qui colore l'imaginaire du progrès technique d'une teinte machiniste, élitiste et utopique.

Mutations symboliques

La question des liens entre aéronautique et représentations symboliques fait l'objet de la troisième partie. S'il est relativement simple de procéder à l'inventaire des représentations matérielles de l'imaginaire aérien, en particulier sous leurs formes culturelles, il s'avère beaucoup plus compliqué d'avoir accès au substrat intellectuel, psychologique et/ou émotionnel de celles-ci. En ce sens, le bouleversement que constitue le vol du plus lourd que l'air dans l'imaginaire des individus demeure ardu à mesurer avec exactitude, même si la nature et la portée des perfectionnements techniques de l'aéroplane sont bien connues sur les plans technologique, militaire et politique. Sonder les effets de l'aviation pionnière sur les esprits demande que l'on s'arrête aux représentations mentales du ciel et plus spécifiquement à la part symbolique de celles-ci. Une des difficultés, pour l'historien, est de tenir compte de l'aspect transtemporel du processus de représentation symbolique. Les limites temporelles tendent à s'estomper dès que l'on considère la dimension universelle, ou du moins archétypique, d'un imaginaire qui se révèle, en fait, fort ancien, et dans lequel les symboles et les mythes tiennent une place considérable. Il faut alors être attentif aux processus d'enchaînement, de juxtaposition, de concaténation, qui permettent de croiser des images anciennes et nouvelles au sein des mêmes strates représentationnelles.

Certaines incidences de ces phénomènes de télescopage temporel sont mises au jour dans l'étude de Françoise Lucbert. Car le fait de s'élever dans les airs n'est pas nouveau

culturelle » offre potentiellement une plus grande souplesse dans la mesure où il y est (du moins théoriquement) possible d'aborder des images n'étant pas le fait d'artistes évoluant dans des cercles liés à la modernité, ni même celui d'artistes professionnels.

en 1908-1910. L'usage des ballons depuis plus d'un siècle a déjà permis de percevoir le monde en intégrant le point de vue vertical. Il peut être utile de revenir sur les changements culturels que cette « prise de hauteur » a suscités, dès avant la maîtrise de l'aéroplane, pour entrevoir ce qui se passe dans la psyché des contemporains lorsqu'ils observent et représentent les derniers progrès de l'aéronautique. La récurrence du motif de la montgolfière au temps des exploits de Blériot – et même après – fournit le point de départ d'une enquête sur la continuité, mais aussi sur les ruptures qui, au plan imaginaire, structurent les représentations artistiques du vol. Nous verrons pourquoi un artiste comme Roger de La Fresnaye puise dans le fonds archaïsant d'une technologie *a priori* dépassée pour illustrer l'idée, finalement intemporelle et universelle, de conquête de l'air.

Dans un autre registre, il paraît difficile d'examiner la dimension symbolique de l'imaginaire aéronautique sans considérer le fait religieux, ne serait-ce qu'en raison de l'omniprésence de celui-ci dans la société à l'aube du xx^e siècle. Il est par exemple saisissant de constater que l'agressive apologie du futur par Marinetti dans son roman *Le Monoplan du Pape*⁶⁵ repose sur un rapprochement, même s'il se construit à rebours, entre aviation et religion... Au nombre des publications qui ont nourri notre réflexion, l'ouvrage de Michel Lagrée sur la religion et la technologie⁶⁶ consacre un chapitre très neuf à l'aviation. Lagrée montre comment plusieurs Églises chrétiennes s'appliquent à comprendre, comme elles l'ont fait pour les autres techniques nées précédemment, la nouvelle invention dans le contexte de la Création. Stéphane Tison développe quelques aspects de cette vaste problématique en posant la question du « ciel habité par les hommes ». Quel type de relation s'instaure-t-il entre l'imagination humaine et la réalité subsumée sous le terme « ciel » ? Depuis la plus haute Antiquité, ce mot désigne à la fois la voûte céleste et le séjour de la divinité ; par essence élevé, et donc inaccessible à l'homme, cet espace supraterrestre est ontologiquement lié à l'ordre surnaturel. Avec la domination de l'espace aérien, que ce soit par l'aérostation ou par l'aéroplane, le ciel se trouve désormais « investi » directement par l'être humain. À un niveau symbolique, la technologie peut-elle concurrencer les religions ou empiéter sur le domaine du sacré ? En même temps, il n'est pas certain que l'envahissement du ciel par un appareil motorisé ait transformé radicalement, sur le plan des structures imaginaires, le rapport des sociétés avec l'ordre céleste. Pour Tison, l'aviation pose avec acuité la question du lien entre spiritualité et modernité. Les rites religieux mis en place lors des premières démonstrations aériennes, ainsi que le discours théologique sur cette appropriation du ciel par l'homme et par les États, indiquent, d'une manière comparable aux images artistiques évoquées ci-haut, à la fois une certaine permanence et des discontinuités imaginaires. Il existe par exemple un lien profond entre les représentations modernes de l'aéronautique et certaines images anciennes d'élévation ou d'ascension⁶⁷. Peut-on attribuer à cette proximité les métaphores associant l'aéroplane au Christ ou l'aviateur à une figure mystique ? Encore une fois, ce sont des conceptions séculaires qui aident l'imagination humaine à se figurer ce qui demeure encore irreprésentable pour elle.

65. Filippo Tommaso MARINETTI, *op. cit.* Le roman est écrit en 1911 et publié en 1912.

66. Michel LAGRÉE, *La Bénédiction de Prométhée. Religion et technologie*, Paris, Fayard, 1999.

67. Voir notamment l'étude de Clive HART, *Images of Flight*, Berkeley, Los Angeles, Londres, University of California Press, 1988. C'est dans l'optique de tracer de tels liens que des œuvres représentant l'ascension du Christ et de saints figurent dans le catalogue, déjà cité (note 31), de l'exposition *Flight and the Artistic Imagination*.

Pour délimiter la portée de l'aviation pionnière sur les représentations mentales, il importe de convoquer le point de vue de la philosophie, de la science psychologique et de la psychanalyse. Le recours à l'histoire de la médecine, en particulier le champ de la psychiatrie, est aussi opportun lorsque l'on tente d'élucider les images négatives de l'aviation. En effet, la révolution de l'air n'est pas toujours perçue positivement ; elle est même à l'origine de nouvelles craintes, comme le montrent les trois prochains intervenants. Un corpus textuel polyvalent – qui confronte des représentations psychiatriques, médicales, littéraires – conduit Hervé Guillemain à étudier les fantasmes, frayeurs et transferts pendant la période pionnière de l'aviation. Les angoisses individuelles à l'égard de l'aéroplane surgissent dans les rêves, les délires et les pathologies de certains malades accueillis en hôpital psychiatrique ; elles se font également jour dans les premiers manuels de médecine aéronautique et dans les premiers romans de science-fiction sur l'aviation (*L'Aéroplane fantôme*, 1910) ; elles ont enfin des répercussions non négligeables dans un imaginaire, cette fois plutôt collectif, lié à la mort et à la catastrophe aérienne.

Plus pragmatiquement, l'espace aérien devient le théâtre de menaces d'un nouveau genre, avec l'utilisation des avions par les armées de différents pays entre 1910 et 1918. La peur du ciel, inscrite dans les imaginaires depuis des millénaires, se manifeste maintenant par des images à la fois plus profanes, plus concrètes et moins psychologiques. Mais comment le ciel est-il perçu par les gouvernements, les responsables politiques et militaires ? Comment l'opinion publique s'adapte-t-elle aux nouveaux impératifs stratégiques des États ? Christophe Simeon soutient que, dans le cas de la Suisse, la révolution technologique s'accompagne d'une mutation d'ordre symbolique. L'image sportive de l'aviation se transforme grâce à la mise en place d'une souscription nationale, lancée en 1913, en faveur d'une aviation militaire suisse. Ses instigateurs – un groupe d'officiers – tentent de rallier l'opinion publique en investissant leur cause d'une idéologie militariste et patriotique.

La dimension idéologique est aussi fondamentale à l'étude des représentations de l'aéronautique en Autriche. Bernd Kreuzer analyse les deux faces opposées de la réaction autrichienne à l'égard de l'aviation : l'enthousiasme débordant face à la traversée de la Manche par Blériot (juillet 1909) puis, neuf ans plus tard, l'inquiétude ressentie après le vol de l'écrivain et pilote Gabriele d'Annunzio au-dessus de Vienne, le 9 août 1918. Cette réception contrastée en dit long sur la complexité d'un imaginaire destiné à évoluer dans le temps et dans l'espace, en fonction des usages militaires qui s'imposent définitivement à l'aéroplane au cours de la Première Guerre mondiale. Les perceptions se métamorphosent brutalement lorsque les habitants d'une ville réalisent le potentiel destructeur et meurtrier de ce qu'ils ont d'abord vu comme un miracle technologique.

La création des légendes et des mythes

Les textes rassemblés dans les deux dernières parties du volume analysent les mythes et les légendes élaborés à propos de l'aviation pionnière. À partir d'exemples variés, où culture savante et culture populaire s'entremêlent, nous verrons qu'il s'agit de constructions « mythologisantes » dont la part construite est très visible et dans lesquelles le mythe demeure omniprésent. Ce processus de création implique un rapport étroit avec

le passé puisque les mythes existants servent de fondement aux nouvelles conceptions. Les représentations mentales de l'avion et de l'aviateur doivent en réalité beaucoup aux motifs millénaires à l'origine de la genèse des mythes. Comprendre ce fait permet de mieux envisager les deux aspects complémentaires de la mythologie spécifique à la conquête aérienne : d'une part, la récurrence des figures mythiques antiques – en particulier Icare et Prométhée – dans l'imaginaire aéronautique ; d'autre part, la création de mythes neufs, liés à la glorification de la technique, du progrès et de la modernité.

L'étude du pionnier de l'air en général, et de l'aviateur en particulier, dévoile un imaginaire incarné par l'émergence d'un nouveau type de héros. Quelles sont les stratégies menant à l'héroïsation de ces figures ? Le développement des meetings aériens et la tenue des salons aéronautiques jouent-ils un rôle dans la mise en place de cet imaginaire héroïque ? L'image de ce héros est-elle universelle ou au contraire soumise aux aléas des variations chronologiques, géographiques et identitaires ? Dans quelle mesure les nécessités nationales du moment et les tendances nationalistes infléchissent-elles les représentations ? S'attacher au fond idéologique de celles-ci permet par exemple de saisir pourquoi et comment chaque nation cherche à glorifier son (ou ses) héros de la conquête de l'air. Ainsi, aux États-Unis, la figure de Glenn Curtiss est-elle, avec celle des frères Wright, une des plus emblématiques et vaut, à ce titre, l'attention soutenue de William F. Trimble, qui traite ce cas selon une perspective croisée permettant d'en démontrer le caractère exemplaire et l'internationalisme. Comme le signale par ailleurs Hans-Ulrich Jost, Oskar Bider tient en Suisse une place particulière, tant du fait de ses exploits que des drames de sa vie, jusqu'au sa mort accidentelle en avion à l'âge de 28 ans. En France, les figures les plus populaires sont Blériot, Henri Farman, Léon Delagrange ou encore Santos-Dumont, qui demeure à ce jour un personnage très connu au Brésil. L'exemple de Georges Guynemer est si paradigmatique que s'instaure une véritable légende autour de lui. Christian Brun procède à une analyse minutieuse des discours à son sujet pour montrer que l'« as des as » est, très tôt et très longtemps, « construit » comme un héros mythique. En revanche, tous les apprentis aviateurs ne deviennent pas des héros, comme l'illustre le cas atypique de Harry Ferguson. Selon la lecture qu'en propose James R. Hansen, ce pionnier irlandais de l'aviation serait plutôt desservi par les mythes ; la condescendance de longue date envers les Irlandais, à l'origine de stéréotypes négatifs et tenaces, s'imprègne durablement dans la presse britannique, de sorte à créer l'image d'un *loser* ne parvenant pas à faire carrière dans un domaine où il excelle pourtant.

Mais au-delà des personnes, le personnage forgé par l'époque correspond à l'image d'un héros-type qui, pour l'occasion, prend les traits de l'aviateur. Existe-t-il un lien entre la représentation du pionnier d'avant-guerre et celle de l'« as » de 1914-1918 ? Le premier est surtout un *sportsman* adulé pour son inventivité et sa témérité. Le second, à l'exemple de Guynemer, est « fabriqué » pour édifier moralement les foules dans le contexte particulier de la guerre. En plus des qualités prêtées à son prédécesseur, ce pilote héroïque personnifie les valeurs essentielles du citoyen défendant la patrie. Il posséderait toutes les vertus d'un chef, avec ce qu'il faut de courage, d'application, de droiture, d'assiduité, d'initiative, de volonté, mais aussi d'humanité. Brun explique que les données de la biographie sont, au besoin, sinon tronquées, du moins interprétées comme autant de signes prémonitoires du destin qui attend le « grand homme ».

Il est du reste pertinent d'étudier les représentations du pionnier de l'air en observant les interactions de celles-ci avec l'essor d'une opinion publique soumise à l'influence des médias à grand tirage. Hans-Ulrich Jost met en lumière les conditions d'émergence d'une forme inédite de célébrité et pointe les marques de ce récent « vedettariat » dans une série de supports textuels et iconiques. L'auteur commente les images du pilote développées et diffusées en Suisse, pour en dégager deux principales, qui peuvent d'ailleurs s'entrecroiser : celle du sportif de haut niveau (encore lui !) et celle du chevalier de l'air. Le cas de la « star » Bider illustre certains procédés d'héroïsation à l'œuvre ici, mais qui peuvent s'appliquer ailleurs et à d'autres pilotes. Une fois de plus, les images de la modernité technologique s'appuient sur un répertoire séculaire. En littérature aussi, les conceptions du passé se fixent au substrat contemporain. Comme on le voit dans l'étude d'Olivier Odaert, les écrivains français des années 1909-1923 parlent tantôt d'un conquérant, invoquant l'imagerie ancienne de la conquête, tantôt d'un chevalier du ciel, n'hésitant pas à renouer avec un imaginaire médiéval ou « médiévisant ».

Or, en ce début de xx^e siècle, l'aviateur n'est ni seulement un Icare moderne qui aurait réussi son exploit, ni plus tout à fait le héros chevaleresque du Moyen-Age ; il adopte déjà les postures de la « vedette » qui doit en partie son succès et son prestige social à la médiation dont il est l'objet. Les représentations se superposent pour donner une image composite qui se répercute à l'intérieur de l'espace médiatique, au sein de la culture populaire, dans les arts. La littérature et le cinéma, deux médiums privilégiés pour mesurer l'empreinte de cette nouvelle figure, permettront de situer certaines représentations éloquents du mythe de l'aviateur. Héros de la modernité, cet aviateur idéal renvoie à ses contemporains l'image de l'homme qu'ils voudraient être et leur donne l'occasion de projeter sur lui leurs aspirations. Il n'est pas étonnant qu'il ait constitué, pour des auteurs comme Edmond Rostand, Joseph Kessel, Guillaume Apollinaire, Henry Bordeaux, Gabriele d'Annunzio, Filippo Tommaso Marinetti, Louise Faure-Favier, Bertha von Suttner, une formidable source d'inspiration. Au travers de celle-ci, transparait aussi bien l'admiration pour le nouveau protagoniste que la crainte qu'il fait potentiellement naître puisque, tels les héros de l'Antiquité, il côtoie la mort, plus encore que les autres. Pour Odaert, la figure de l'aviateur incarne en fait un mythe d'un autre ordre : celui du progrès. Cette idée dépasse celle de la valorisation du progrès technique, telle qu'analysée dans la deuxième partie du livre. Érigé en mythe, le progrès donne lui-même lieu à la constitution d'une mythologie propre, qui rallie les aspirations technicistes et modernistes de l'aviation aux archétypes les plus primitifs.

En définitive, l'analyse des représentations mythiques ou légendaires de l'aviation, mène à une réflexion de fond sur la constitution même de ces mythes et de ces légendes. Plus profondément, se pose la question du statut de la représentation par rapport à la vérité historique. Au cinéma, les choix audacieux du réalisateur américain William A. Wellman au moment où il réalise son film *Wings* (1927), repoussent les limites de la fiction pour entraîner subrepticement le spectateur sur le terrain du documentaire. Peter Schulman prétend que la frontière entre ces deux modes représentationnels se fait plus floue, tandis que sont mis en cause les liens que le 7^e art entretenait naguère avec le théâtre, la prestidigitation, le bricolage. À la figure légendaire du pilote de la Belle Époque, se substitue, tout en s'y mêlant encore, celle

de la vedette de cinéma qui tient le rôle d'un as de guerre. Mais cette star n'est pas un acteur au sens habituel du terme puisque le cinéaste Wellman recrute d'anciens pilotes pour le tournage. L'acteur est donc lui-même un *vrai* pilote qui maîtrise *réellement* la technique du vol, tel le valeureux héros guerrier qu'il est censé incarner. Dans l'usine à rêves qu'est devenue Hollywood, l'image de l'aviateur cesse d'être le seul fait de l'imagination artistique pour s'imposer également, de manière inattendue et paradoxale, dans la réalité d'une expérience vécue. Ainsi projeté au grand écran, l'imaginaire de l'aviation pionnière confond délibérément la vie et l'art, la vérité et la fiction, le monde réel et le substrat imaginaire.