

Nacelles

ISSN : 2552-6987

3 | 2017

La Grande Guerre. Regards croisés franco-italiens

L'homme volant : la place de l'aviateur dans la culture visuelle européenne du premier tiers du xx^e siècle

Ingrid Mollard

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/377>

Electronic reference

Ingrid Mollard, « L'homme volant : la place de l'aviateur dans la culture visuelle européenne du premier tiers du xx^e siècle », *Nacelles* [Online], 3 | 2017, Online since 04 février 2018, connection on 29 mai 2023. URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/377>

L'homme volant : la place de l'aviateur dans la culture visuelle européenne du premier tiers du xx^e siècle

Ingrid Mollard

OUTLINE

L'image de l'homme dans la conquête de l'air
L'homme volant : un enseignant prométhéen
Un médiateur entre terre et ciel
La divinisation du pilote d'aéroplane

TEXT

L'image de l'homme dans la conquête de l'air

- 1 À l'orée du xx^e siècle, l'industrialisation grandissante donnait à l'homme les outils pour réaliser son rêve du vol aérien. Un vol rapide et vrombissant, s'éloignant des pratiques d'aérostation réalisées jusque-là. S'amorçait alors une longue entreprise d'expérimentations aéronautiques, puisant aux sources des progrès scientifiques et techniques et dont les racines plongeaient au cœur du mythe icarien. Ses aspects techniques et ses apports furent multiples. Son image évolua et le vol refléta les ambitions et les espoirs de chacun¹. Subséquemment, la « conquête de l'air », pour reprendre le titre de la toile de Roger De La Fresnaye de 1913, fit naître une sensibilité nouvelle, qui poussa l'homme à idéaliser un pouvoir issu de la synthèse de l'appareil et de son pilote. Débutait dès lors une fascinante aventure qui amena acteurs et spectateurs à projeter dans le binôme homme-machine tout un ensemble d'idées fantasmagoriques de puissance et de pouvoirs.
- 2 Le concepteur-inventeur des premiers essais aéronautiques tenait une place centrale dans l'aventure. Il est à comprendre dans un contexte de montée des nationalismes, émergeant dans la période

précédant la Première Guerre mondiale et fleurissant dans l'entre-deux-guerres. Les mouvements fascistes ayant pris la tête de nations européennes mirent en place, chacun à leur manière, le concept de « l'homme nouveau », un être idéal incarnant la nation et voué à la redresser. Ce projet était la marque d'une culture politique commune à tous les régimes fascistes européens, souvent perçue comme l'une des caractéristiques des idéologies totalitaires². Par-delà la volonté d'exercer un contrôle sur la population, son émergence dans le cadre de notre étude donne à voir l'apparition d'un héros sous les traits du pilote d'aéroplane. Devenant un modèle, il avait pour but de remodeler les individus, sur le plan physique³ et moral, à partir de valeurs et d'idéaux.

3 L'émergence d'un tel personnage est à constater au sein des idéologies « aveniristes » et d'une iconographie mêlant rêve et fantasmagorie. Les créations picturales sont alors étudiées comme les marqueurs de projections futuristes et utopiques de la modernité occidentale. Elles sont à considérer comme d'anciennes images de l'avenir. Il est ainsi intéressant d'opérer une lecture par « rétrocipation⁴ » de l'émergence de la figure de l'aviateur au sein de l'essor aéronautique mais également en plein cœur des montées nationalistes européennes. La réflexion porte donc sur la manière dont on envisage dans ce contexte l'apparition de ce nouveau statut qu'est celui de l'aviateur. Notre corpus, oscillant entre utopies manquées et technologies obsolètes, permet d'élaborer une représentation de l'imaginaire complexe de l'Europe du début du xx^e siècle. Imaginaire pluriel, irrigué de croyances et de fantasmes, plein d'espairs envers la science, mais soumis à la chape de plomb d'un conflit mondial qui paraissait inévitable.

4 Sans vouloir à tout prix plaider pour la réhabilitation d'un personnage qui serait resté par trop méconnu, notre entreprise a pour raison d'être ce manque d'une étude de l'iconographie mettant en scène l'homme volant sous les traits de l'aviateur héroïsé. Tous les thèmes abordés dans ce travail convergent vers la mise en lumière de ce qu'implique la figure de l'aviateur dans la culture visuelle européenne du premier tiers du xx^e siècle. Ceci afin de pénétrer dans l'imaginaire engendré par l'essor aéronautique et de comprendre la façon dont la société conçoit son rapport à l'image de l'aviateur, des années 1903 à 1937. L'organisation de ce travail rend le parcours qui nous a mené

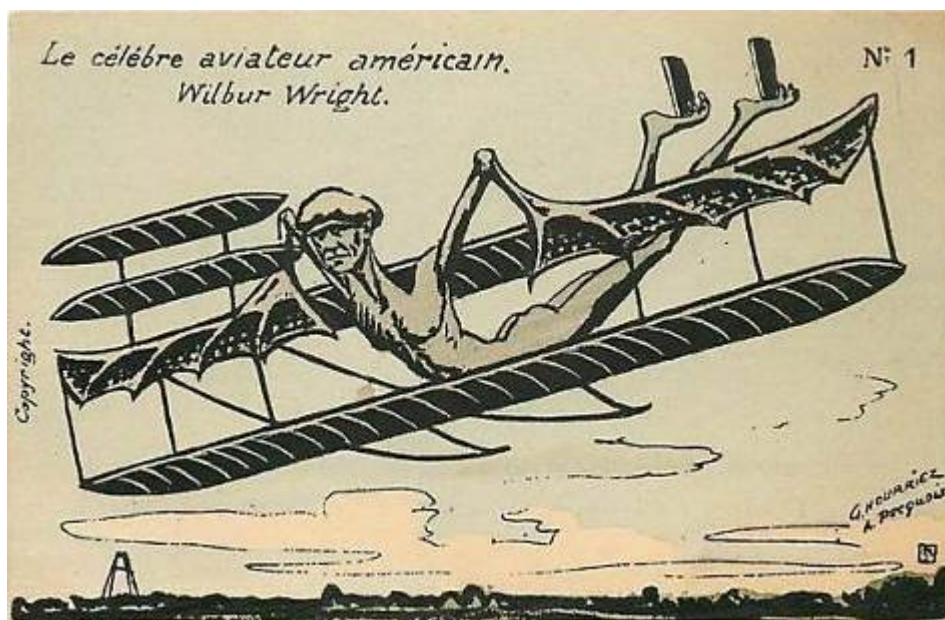
tout d'abord vers la figure d'un enseignant prométhéen, engendrant une nouvelle vision du pilote d'aéroplane, mais également initiateur d'une nouvelle civilisation volante. Puis l'homme volant évolue en une figure intermédiaire entre les sphères, réactualisant de sa présence les anciens modèles de vertus, incarnant l'exemple à suivre mais prenant également le rôle de relais pour toutes les visions célestes. Enfin, la réflexion se détache d'une image mortelle de l'aviateur pour évoluer vers sa dimension religieuse, entre martyr, sacrifié et nouvelle divinité volante, ceci dans le but de déceler tous les aspects alors diffusés de l'homme volant.

L'homme volant : un enseignant prométhéen

- 5 Partageant son don du vol le pilote-enseignant devenait démiurge. Il initiait de la sorte une nouvelle civilisation à l'image de Prométhée, partageant ses connaissances comme le Titan dispensait le feu civilisateur. Par sa maîtrise de la technique et son enseignement, le pilote offrait à la société ses qualités de surhomme. L'analogie de la maîtrise par la *techné* allait toucher peu à peu toutes les représentations d'aviateurs européens mais également la littérature, notamment par le biais de la fonction d'explorateur accordée à l'aviateur. Dans les romans *L'aéroplane fantôme* de Paul d'Ivoi (1911) et *Terre des hommes* d'Antoine de Saint-Exupéry (1939), le don de la civilisation aux peuples dits barbares s'incarnait dans l'aviateur, combinaison entre technologie et découverte de nouveaux territoires. De même, dans les romans de Jules Verne, le colon incarnait la figure du progrès. Un homme neuf, disciple fidèle de la technique, qui lui permettait de réaliser ses rêves de conquête de la sphère céleste.
- 6 Se dessinait une nouvelle figure d'Icare. Il ne s'agissait plus de celui qui fut tombé mais de l'Icare victorieux, volant. Il apparaissait dans l'iconographie d'une civilisation conquérante qui parvint à la domination de la sphère aérienne. Ce nouvel Icare s'incarnait dans l'entité homme-machine volante. Voltigeant sereinement dans les cieux, il inspirait toutefois crainte et réserve dans la production graphique de ce premier tiers du xx^e siècle⁵. Pensons à *Lens sous les bombes* de 1924, par Otto Dix. Dans cette eau-forte, l'aéroplane surgit des cieux, en une nouvelle évocation du dispensateur de mort. La mort prend

alors les traits du visage d'une vieille dame, déformés par la terreur, avec un réalisme frappant. L'entité incarne la preuve que le monde occidental avait subjugué la nature selon sa volonté et son intelligence. Inexorablement, l'asservissement de la nature à l'homme-machine allait engendrer des dérives : vanité et orgueil⁶. Le pilote aéronautique dépassait son simple rôle d'enseignant prométhéen. À l'image du mythe tel qu'il nous est rapporté par Platon, dans lequel le feu provoqua l'*hybris* et de grandes guerres chez les hommes, l'aéroplane incarnait les ambitions guerrières de l'espèce humaine.

Fig. 1



Le célèbre aviateur américain Wilbur Wright

Carte postale, gouache sur carton, G. Nourriez et A. Pecquois, vers 1910, France.

Un médiateur entre terre et ciel

- 7 Les expériences de vol reflétèrent rapidement les ambitions et les espoirs de chacun. C'est notamment grâce aux exploits et au charisme de certains personnages, devenus mythiques avec les années, que l'aéronautique s'emparait de l'imagination collective. Les aviateurs, vus comme des êtres d'exception, réalisaient des performances de vols publics, devant des foules de plus en plus nombreuses. De véritables mythes aériens se créaient autour d'eux. Des précurseurs aux as de l'aviation, c'est un imaginaire incarné par la figure d'un héros

médiateur qui apparaissait. Pour ce faire, elle actualisait les valeurs du passé propres à chaque nation, tel que le mythe du chevalier médiéval dont témoigne la une du numéro du 24 juin 1911 de l'hebdomadaire *L'Illustration*. *La passagère* de Scott de Plagnolles (fig.2) illustre la première compétition aérienne qui se déroulait en cette année 1911 sur un circuit européen, du 18 juin et le 7 juillet. L'image était accompagnée de la légende suivante :

La Passagère de Georges Scott est celle que tout aviateur sait bien qu'il emporte avec lui vers son but ; tentatrice et méchante, c'est elle qui lui présente le laurier de la victoire ; lui, impassible, les mains à sa direction, l'œil dans l'espace, il vole sans un regard en arrière, toujours plus loin, toujours plus vite⁷.

Fig. 2



La Passagère

Georges Scott dit Scott de Plagnolles, 1911, fusain et gouache sur papier, 49cm x 74cm (Collection Jacques Perrier). Source : Lucbert François (dir.), *Avion, aviateur, aviation, cent ans de fascination, 1908-2008*, exposition Le Mans, Musée de Tessé, 11 novembre 2008-22 février 2009, catalogue d'exposition, Éd. Cénomane, Musées du Mans, 2008.

- 8 Le héros chevauchait à présent pour la gloire et l'honneur de sa patrie un destrier d'acier. Son image s'actualisait dans sa combinaison avec l'aéroplane. La symbiose du pilote et de la machine volante était également évoquée dans le roman *Pilote de guerre* d'Antoine de Saint-

Exupéry (1942). Le vocabulaire employé associait directement les outils aéronautiques à des extensions d'organisme, révélant une filiation entre l'homme et la machine. La figure de l'homme volant révélait l'attachement à un passé sécurisant. À travers son iconographie, ce dernier réactualisait des thématiques anciennes et invoquait le passé pour faire vivre le présent.

- 9 Cette place de médiateur ne se contentait pas d'être celle du pilote d'aéroplane, vivant entre deux royaumes. Elle était également celle tenue par l'artiste qui devenait intercesseur entre le terrestre et le céleste. L'artiste possédait un double rôle de médiateur et d'interprète. Un nouveau champ d'expériences s'ouvrait avec l'espace aérien. Alors que l'emploi de l'aéroplane n'était pas encore inscrit dans la vie quotidienne, de nouvelles manières de voir surgissaient au cours des années 1920. Visuellement, la perspective aérienne compressait l'espace et créait un nouveau mode d'interprétation de la Terre, vue du ciel, tandis que la sensation de vol stimulait une nouvelle conscience de la gravité terrestre. Le phénomène aéronautique avait donné naissance à une transcription originale des sensations de vol : le travail pictural passait par la décomposition de l'image en facettes et en couleurs juxtaposées, et par l'emploi de lignes courbes et concentriques afin de rendre la sensation de vitesse, propre au « plus-lourd-que-l'air ». La machine volante engendrait un nouveau langage iconographique. Le mouvement futuriste s'engagea très tôt dans la traduction des phénomènes visuels liés à la modernité. À la fin des années 1920, il entra dans une nouvelle phase, marquée par la rédaction d'un *Manifesto dell'Aeropittura* en 1929 et sa publication en 1931. Son but était d'introduire l'art dans tous les registres de la vie et de donner formes aux nouvelles réalités générées par la modernité. La production picturale fut donc considérée par le biais des créations des aéro-futuristes italiens⁸. Le tirage argentique *La Vue dynamisée du forum romain* de 1930, par Filippo Masoero, en est une excellente illustration, offrant une impression très réaliste de chute sur l'arc de triomphe de Rome. La photographie fut réalisée de manière à ce que la focale fut centrée sur le monument tandis que l'intégralité du paysage alentour était flouté, l'intérêt n'étant pas tant ce qui était vu de l'aéroplane que la manière dont il était perçu depuis ce dernier.

- 10 Au cœur du second futurisme italien, Enrico Prampolini ajoutait une dimension nettement mythologique à cette production plastique. Les

objectifs assignés par Prampolini relevaient de l'établissement d'une nouvelle spiritualité extraterrestre. Il fantasma de faire revivre l'âme humaine dans l'espace, en un projet qui n'était pas sans rappeler la métempsychose stellaire de Camille Flammarion⁹. La correspondance du peintre Amédée Ozenfant révèle qu'il voyait dans les envoies d'Henri Farman, si ce n'est la foi, du moins son illusion. On comprend de la sorte comment la figure de l'aéronaute, à la faveur de son lien à la technologie, devait prendre la place de l'homme nouveau. Pour Filippo Tommaso Marinetti dans *Mafarka le Futuriste* de 1909, le développement de l'homme se faisait dans le sens des machines. Il voyait dans l'homme futur le meilleur aviateur. La pratique de l'avion provoquerait des mutations, amenant à une nouvelle humanité volante, à travers la fusion avec la machine ou à travers une mutation biologique. L'homme devait ainsi achever son évolution. Il avait besoin pour ce faire d'un intermédiaire, qui lui permettrait d'accéder au statut d'homme nouveau. Il avait besoin de l'ange. L'être médiateur volant était angélique, et il s'incarnait sous les traits du pilote d'aéroplane.

La divinisation du pilote d'aéroplane

- 11 L'apparition d'une redondance formelle dans le corpus d'œuvres nous permet de définir une symbolique gestuelle confirmant notre propos. La levée des mains ou des bras au ciel, voire l'agenouillement ne sont pas sans rappeler la symbolique de la prière et la vénération. Les bras levés évoquent la subjugation, l'admiration, voire le rêve d'idéal. Ces particularités iconographiques correspondent à une partie des traits stylistiques de la période. Elles sont l'expression d'un public en liesse devant l'aéronautique. L'enthousiasme du public, son attraction voire sa stupéfaction ne cachent pas des connotations purement pieuses, une déification du héros devenu intercesseur entre les hommes et les dieux. Nous avons vu ainsi se dessiner un personnage vers lequel le public tendait tous ses espoirs de divinité : le pilote d'aéroplane.
- 12 Toutefois, dès que l'homme voulut conquérir le domaine aérien, la gravité terrestre donna naissance à la chute. Mais plus l'homme gagnait en symbiose avec l'engin, plus cette dernière prenait une nouvelle dimension. Théâtrale, mise en scène, contrôlée. Ou tout simple-

ment accidentelle, sacrificielle pour des raisons patriotiques et dans des circonstances héroïques. Durant le premier conflit mondial, en 1917, W. Malchin brosait la chute d'un biplan enflammé en pleine mer. Tel Icare, l'aviateur « descendu » avait sacrifié sa vie pour combattre l'autre, l'ennemi, par la voie des airs. La même année, Max von Poosch peignait *Abgeschossener feindlicher Flieger*, une huile sur toile représentant la mort d'un aviateur ennemi. Mais quelle que fût la nationalité du pilote, tout dans cette toile respire le respect et l'honneur dus aux aviateurs. Le calme du ruisseau répond aux paisibles montagnes ensoleillées de l'aube du matin. Au milieu de la carcasse de son aéroplane, l'homme volant repose, dans son dernier cercueil. C'est d'une telle morale dont témoigne *Vol de nuit*, roman écrit par Antoine de Saint-Exupéry en 1931. Dans cette œuvre, le chef Rivière poussait ses hommes à une action toujours plus intense, jamais contestée, sans d'autre fin qu'elle-même. Une telle pression engendrait une mentalité guerrière, combattive, qui incitait à l'exploit et rendait héroïque. Rivière, qui se considérait lui-même comme un « vieux lutteur¹⁰ », incitait ses compagnons à l'action afin d'affronter leurs peurs et leur permettre de les vaincre. La lutte correspondait au défi de la mort par l'action ; la sauvegarde du souvenir d'une personne à travers ses actes. En ce début de xxe siècle, le martyr trouvait une résonance toute particulière dans le personnage du pilote d'aéroplane, qui n'hésitait pas à tenter de dompter les engins aériens, quel qu'en fût le coût. Cet être qui réalisait la symbiose parfaite entre humanité et technologie s'incarnait subtilement dans l'iconographie aéronautique des premières décennies du siècle.

- 13 C'est ainsi que pour combler le manque d'études sur la facette aérienne de l'homme nouveau, nous nous sommes interrogés, à partir de ce large corpus, sur les modalités de la diffusion de son image et sur l'impact que le phénomène aéronautique eut sur la production de cet imaginaire. Nous y avons d'ailleurs trouvé une confirmation de l'idée selon laquelle l'image du pilote d'aéroplane s'adapta à son époque, actualisant l'image du héros et elle fut, bien entendu, exploitée à des fins de propagande. L'homme volant reflétait toute la force de l'imaginaire de son époque. L'aviateur connut un bouleversement de son image et de sa réception en ce premier tiers du xxe siècle. L'idéal homme nouveau, être fusionné avec la machine pour sa patrie,

était présent dans toutes les strates de la société. Le regard que le public portait sur lui devenait subjugation pour l'être angélique.

NOTES

1 Voir à ce propos le très éclairant travail de ROBÈNE Luc, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois : L'aventure aéronautique et sportive XIX^e-XX^e siècles (t.2)*, L'Harmattan, Paris, 1998.

2 MATARD-BONUCCI Marie-Anne, MILZA Pierre (dir.), *L'Homme nouveau dans l'Europe fasciste (1922-1945), Entre dictature et totalitarisme*, Fayard, Paris, 2004.

3 Je renvoie en ce qui concerne le remodelage physique au texte du comte Robert de Montesquiou de 1917, *Majeurs et mineurs*, qui évoque les études physiognomoniques des académiciens de la Pharmacie d'Académus affirmant que les similarités physiques entre les oiseaux et les pilotes expliqueraient leur prédisposition à la résolution du problème du vol aérien.

4 Contrairement à l'anticipation, la « rétrocipation » n'envisage pas le futur à partir des modalités du présent mais s'intéresse à la manière dont on concevait l'avenir à une époque passée. Pour aller plus loin, se tourner vers l'ouvrage d'ARNAULD Pierre, *Futur antérieur – Art contemporain et rétrocipation*, Les Presses du réel, Paris, 2012.

5 Se révélait de la sorte la dimension faustienne de la civilisation dans cette recherche de conquête d'un espace illimité à la faveur de l'invention aéronautique. Elle était exprimée à dessein dans SPENGLER Oswald, *Le Déclin de l'Occident : esquisse d'une morphologie de l'histoire universelle*, Gallimard, Paris, 1948.

6 La technique semble inéluctablement conduire l'homme à l'orgueil. Pensons à cette citation de Daguerre : « J'ai capturé la lumière fugitive et l'ai emprisonnée ! J'ai contraint le soleil à peindre des images pour moi ! ». CHEVALIER Charles, *Guide du photographe*, Paris, 1854, cit. in GERNESHEIM Helmut et Alison, L. M. J. *Daguerre, The History of the Diorama and the Daguerreotype*, Dover, New York, 1968, p. 49.

7 Extrait du journal *L'Illustration*, 24 juin 1911. Cette citation évoque ce passage de *Forse che sì, forse che no* de Gabriele D'Annunzio : « La mort est donc toujours là ? / - Ici et partout. / - Ici plus qu'ailleurs. / - Elle est la compagne de chaque jeu qui vaille la peine d'être joué. »

D'ANNUNZIO Gabriele, *Forse che sì, forse che no*, roman traduit de l'italien par Donatella Cross, C. Lévy (11^e édition), Paris, 1910, p. 88.

8 L'œuvre *Ammaraggio nella baia* réalisée en 1934 par Enzo Benedetto propose une interprétation pertinente de la descente d'un appareil en vrille. De même, cette vision tourbillonnante fut représentée par Barbara dans sa *Ville qui tourne* de 1935. La descente rapide et la vrille aérienne se retrouvent également dans le tondo de Renato Di Bosso de 1935, *Spiralando sull arena di Verona*. D'une manière moins accentuée que chez Barbara, la vision demeure tout de même profondément modifiée et la perspective contrariée par la vue aéronautique. Enfin, signalons les incroyables photographies de Filippo Masoero *Vue dynamisée du forum romain* de 1930 et *De aeroplane* de 1935.

9 Pour aller plus loin à ce propos, se référer à l'ouvrage d'ARNAULD Pierre, *Maternités cosmiques, La recherche des origines de Kupka à Kubrick*, Hazan, Paris, 2010.

10 DE SAINT-EXUPÉRY Antoine, *Vol de nuit*, Éditions Gallimard, Paris, 2009, p. 28.

AUTHOR

Ingrid Mollard

Docteure en histoire de l'art moderne et contemporain Université Paris IV – Sorbonne
ingrid.mollard@outlook.com
ingrid.mollard@outlook.com