

Nacelles

ISSN : 2552-6987

2 | 2017

À la recherche de l'Espace

Françoise LUCBERT, Stéphane TISON (dir.),
L'imaginaire de l'aviation pionnière.
Contribution à l'histoire des représentations
de la conquête aérienne, 1903-1927, Presses
Universitaires de Rennes, Collection
Histoire, 2016, 353 pages.

Andréa Seignier

🔗 <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/308>

Electronic reference

Andréa Seignier, « Françoise LUCBERT, Stéphane TISON (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Presses Universitaires de Rennes, Collection Histoire, 2016, 353 pages. », *Nacelles* [Online], 2 | 2017, Online since 29 mai 2017, connection on 25 mai 2023.
URL : <http://interfas.univ-tlse2.fr/nacelles/308>

Françoise LUCBERT, Stéphane TISON (dir.),
L'imaginaire de l'aviation pionnière.
Contribution à l'histoire des représentations
de la conquête aérienne, 1903-1927, Presses
Universitaires de Rennes, Collection
Histoire, 2016, 353 pages.

Andréa Seignier

BIBLIOGRAPHICAL REFERENCE

Presses Universitaires de Rennes, Collection Histoire, 2016, 353 pages.

OUTLINE

Commémorations et histoire des représentations
Une mise au point historiographique
L'effet Wright
L'imaginaire du progrès technique
Les mutations symboliques
La création des légendes et les représentations du mythe de l'aviateur
Élargir les horizons

TEXT

Commémorations et histoire des représentations

- 1 Dans le courant de l'année 2008, de nombreuses manifestations ont été organisées autour du centenaire des vols de Wilbur Wright en France, lesquels marquèrent les esprits par la réalisation des premiers vols motorisés en Europe. Le Ministère de la Culture a lancé un « programme de commémorations nationales¹ », dont l'une a célébré le centenaire des vols de Wilbur Wright dans la ville du Mans. Soutenue par l'université du Maine, cette manifestation a eu pour but de

contribuer « au développement d'une réflexion historique et méthodologique sur l'importance de cette rupture occasionnée par les premiers vols maîtrisés en Europe². La commémoration s'est organisée autour de trois événements : une journée d'étude sur la conquête de l'air entre 1900 et 1914, une exposition d'œuvres d'art et un colloque international rassemblant de nombreux chercheurs. Françoise Lucbert et Stéphane Tison ont ainsi codirigé l'ouvrage intitulé *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contributions à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, qui entendait faire le bilan de ces rencontres scientifiques. Le livre se compose principalement des travaux effectués lors du colloque *La Conquête de l'air, naissance d'un nouvel imaginaire ? 1900-1920*, organisé les 28 et 29 novembre 2008. La réflexion historique proposée par les contributeurs porte sur les effets de l'impact de la technologie de l'aéroplane lors de la réalisation des premiers vols aériens maîtrisés en Europe. Elle tente de croiser et d'approfondir « la notion d'imaginaire et l'idée d'une aviation pionnière³. »

- 2 L'ouvrage ambitionne de participer au renouvellement des travaux sur la période pionnière de l'aviation en développant la notion d'imaginaire. En partant du principe que l'imaginaire actuel concernant l'aéronautique est encore tourmenté par des événements marquant comme ce fut le cas pour les attentats du World Trade Center en 2001⁴, Françoise Lucbert et Stéphane Tison saisissent l'opportunité de revenir sur la perception du ciel, des pilotes et de l'aéroplane. Ils cherchent à travailler sur les représentations de la conquête de l'air dans le cadre de périodes bien spécifiques de l'histoire de l'aéronautique : l'impact des premiers vols des frères Wright en 1903, le traumatisme de la guerre de 1914-1918, ainsi que la traversée de l'Atlantique par Charles Lindbergh et la sortie du film *Wings* de William Wellman en 1927.

Une mise au point historiographique

- 3 L'ouvrage se caractérise d'abord par une historiographie complète de l'histoire de l'aéronautique. Celle-ci retrace les intérêts des historiens et des amateurs passionnés qui évoluent d'une histoire technique et militaire, vers une histoire plus sociale des acteurs de l'aéronautique.

C'est d'ailleurs dans cette dynamique que l'ouvrage s'inscrit, en reprenant les principes des *cultural studies* et du *linguistic turn*⁵. Les deux auteurs et leurs collaborateurs choisissent donc d'adopter une démarche interdisciplinaire, mobilisant à la fois l'histoire des sciences, de la technologie, du cinéma, de la littérature avec des disciplines telles que l'anthropologie et la psychologie. Ils prennent également le parti de s'insérer dans une approche transnationale, en exploitant les principes de l'histoire globale. Avec cette volonté de s'investir dans une histoire des représentations de l'aviation pionnière, ils choisissent enfin de se concentrer sur la notion d'imaginaire et du progrès technique. Selon eux, « l'histoire des représentations de la conquête aérienne nous amènent ultimement à questionner la place de l'être humain dans l'univers : ses ambitions, ses peurs, ses rêves⁶. »

- 4 Aussi, l'ouvrage est novateur dans la mesure où il ne s'agit plus de comprendre l'évolution de la technologie aéronautique en elle-même, mais bien l'impact qu'elle opère sur les mentalités. La tranche chronologique choisie (1908-1927) démontre la volonté de construire un raisonnement autour d'une temporalité événementielle : les premiers vols motorisés, la Première Guerre mondiale et le perfectionnement constant de la technologie avec le nouvel exploit de la traversée de l'Atlantique. Au travers de chacune de ces périodes, des ruptures sociales et culturelles émergent, laissant derrière elles de nouvelles représentations dans lesquelles la technologie évolue tant d'un point de vue technique que représentatif. Les sources utilisées démontrent cette volonté novatrice d'approcher les mentalités sous un angle nouveau, notamment à travers l'art et la littérature. L'exploration du psychisme renforce les intentions des auteurs d'investir de nouveaux domaines de recherche tels que la religion et la psychologie : les collaborateurs de cet ouvrage ambitionnent de comprendre comment les imaginaires se fabriquent, s'expriment, se perçoivent et s'écrivent autour de la technologie de l'aéroplane.

L'effet Wright

- 5 La première partie propose plusieurs articles retraçant le parcours de Wilbur Wright au Mans entre 1908 et 1909. Le pionnier américain lance indubitablement la technologie aéronautique sur les chemins de la consécration pratique et technique après ses exploits aériens et

l'impact engendré sur les mentalités. Stéphane Tison⁷ propose d'abord de comprendre les mécanismes du réseau social qui s'articule autour de Wilbur Wright. À travers une typologie et une brève biographie des acteurs, il éclaire le lecteur sur les rôles de chacun dans la diffusion et la médiatisation de l'événement aéronautique. L'article de Tom D. Crouch⁸ s'intéresse à l'imaginaire des frères Wright et à leurs « années perdues » entre 1905 et 1908, pendant lesquelles ils tentent de commercialiser leur appareil sans proposer la moindre démonstration publique. Bien que très riche en successions d'événements pour comprendre les différentes démarches, le texte de Tom Crouch se base beaucoup sur un précédent ouvrage⁹, obligeant ainsi le lecteur à s'y référer pour obtenir des informations bibliographiques. Claude Carlier¹⁰ vient ajouter à cette partie un travail de réflexion sur la réception de l'événement par la presse, à travers de nombreuses citations de journaux. Dans l'ensemble, les Wright sont dépeints comme les premiers grands héros de cette aviation pionnière et les représentations proposées dans cette partie ne tarissent pas d'éloge. Mais qu'en est-il de leurs détracteurs ? Les Wright ont-ils toujours suscité cet enthousiasme ? L'article de Claude Carlier ne fait pas allusion aux acteurs qui ont perçu les exploits de Wilbur Wright comme une menace. Ernest Archdeacon, Ferdinand Ferber ou encore Gabriel Voisin se sont montrés, à quelques reprises, assez virulents vis-à-vis des frères Wright manifestant ainsi leur ferveur patriotique. L'absence du principe de contradiction dans l'article de Claude Carlier entretient une image lisse de l'évènement de 1908. « Les bouseux de Dayton »¹¹ comme se plaisait à l'écrire Gabriel Voisin n'ont pas toujours trouvé un écho positif dans les imaginaires et la comparaison des réactions entre partisans et réfractaires aurait pu apporter de la profondeur à cette réflexion. Enfin, pour clore cette partie, Claire Le Thomas¹² revient sur une plaisanterie entre les artistes peintres Pablo Picasso et Georges Braque dans laquelle les deux hommes se donnent les surnoms de « Wilboure » et Orville. L'auteur cherche à enquêter sur la signification de ces surnoms sur l'imaginaire des artistes et l'exploration de « nouveaux horizons artistiques¹³. »

L'imaginaire du progrès technique

- 6 Cette section revient sur les représentations des acteurs de l'aéronautique et de son développement. C'est la partie la plus richement dotée d'illustrations, et dans laquelle l'analyse de nombreux secteurs permet d'aborder l'aviation et son imaginaire à travers des exemples extraits du milieu scientifique, sportif, médiatique et architectural. Anna Laure Anizan¹⁴ propose un article consacré aux mathématiciens et aux physiciens participant à la promotion de l'aéroplane. Elle démontre l'implication des scientifiques dans la vulgarisation et la pérennisation de l'enseignement et de la recherche aéronautique. De son côté, Luc Robène¹⁵ étudie « Le traitement médiatique de l'aviation » à travers la revue de *La Vie au Grand Air* entre 1900 et 1914. Son analyse permet d'explorer la diffusion d'une image sportive de l'aviateur dans un lectorat de masse à travers le prisme de l'héroïsme et de l'élitisme. Les représentations sont abordées sous un autre angle comme le démontre Thierry Gervais¹⁶ dans un article sur le photographe Léon Gimpel et ses réalisations publiées dans le journal *L'Illustration* entre 1897 et 1932. La vue en contre-plongée des photographies de Léon Gimpel devient « une composante de la culture visuelle dès la Belle Epoque¹⁷ » et offre des perspectives nouvelles dans la réception des événements aéronautiques. C'est d'ailleurs en explorant les travaux de l'architecte Le Corbusier que Laurent Baridon¹⁸ explore l'une de ces perspectives. Après la traversée de la Manche par Louis Blériot en juillet 1909 et jusque dans l'entre-deux-guerres, Le Corbusier érige l'avion comme « un symbole d'une nouvelle civilisation, la 'civilisation machiniste'¹⁹ », imaginant ainsi des œuvres architecturales inspirées de la conquête aérienne. Les différents univers proposés par ces auteurs démontrent clairement que les représentations s'expriment à travers de nombreux supports.

Les mutations symboliques

- 7 Cette troisième partie contient des travaux sur les évolutions de diverses représentations au cours de périodes charnières : les thématiques de l'art, de la religion et du psychisme poursuivent les ambi-

tions de l'ouvrage dans lequel les schémas mentaux sont explorés en profondeur. Françoise Lucbert²⁰ propose ainsi un article sur les imaginaires artistiques et l'utilisation de la montgolfière comme une représentation de la conquête de l'air dans une œuvre de Roger de La Fresnaye. Ainsi, l'évocation de la montgolfière, au moment où l'aéroplane triomphe, persiste dans l'imaginaire artistique en tant que symbole de la conquête de l'air. Stéphane Tison signe ici son deuxième article abordant les représentations religieuses autour de l'aéroplane. Le discours religieux s'adapte à la présence de cet engin dans l'espace aérien pourtant perçu comme une sphère divine exclusivement réservée à Dieu. Les peurs et les fantasmes liés à l'aviation imprègnent fortement les esprits populaires qui cherchent encore à comprendre les usages et les dangers de cette nouvelle technologie. C'est d'ailleurs dans cette perspective que Christophe Simeon²¹ et Bern Kreuzer²² étudient les évolutions de la perception de l'aéroplane chez les Suisses et les Autrichiens. Ils explorent ainsi le basculement de l'aéroplane d'un usage sportif à un usage militaire introduisant des conceptions guerrières à une technologie jusqu'alors considérée comme inoffensive. Hervé Guillemain²³ propose alors une étude sur les fantasmes et les frayeurs suscités par l'aviation. Les mutations symboliques sont alors étudiées sous des aspects novateurs tels que la religion et le psychisme. Cependant, si les études proposées n'en sont encore qu'à leur balbutiement, il faut saluer la démarche scientifique d'une analyse des représentations au travers de supports complexes et controversés.

La création des légendes et les représentations du mythe de l'aviateur

- 8 La quatrième partie sur « la création des légendes » évoque la fabrication des icônes de l'aviation à travers des événements marquants. Les exemples de plusieurs pilotes permettent d'aborder la construction des légendes de l'air. Glenn Curtiss apparaît alors comme le fidèle représentant du *self-made man* à l'américaine dans l'article de William F. Trimble²⁴ tandis que pour Christian Brun²⁵, Georges Guynemer fait figure de « mystérieux As de la guerre ». Les légendes se

retrouvent également dans des acharnements médiatiques, à l'instar de l'aviateur irlandais Harry Ferguson rejeté par le milieu aéronautique britannique au moment où il survolait l'Irlande pour la première fois à bord d'un aéroplane de sa propre conception, le 31 décembre 1909. Les parcours de ces différents acteurs internationaux illustrent parfaitement les étapes de mythification et de désintégration de l'image des pilotes au profit d'une nation ou encore d'une époque comme le suggère l'article de Hans-Ulrich Jost²⁶ sur le pilote suisse Oskar Blider. La variété des acteurs et les différentes formes de représentations explorées dans cette partie contribuent à élargir les champs d'investigation en fonction des contextes et des besoins imaginaires des sociétés passées. Le sujet brûlant des mythes et des légendes est également abordée dans la cinquième partie de l'ouvrage.

- 9 La partie sur « les représentations du mythe » de l'aviateur qui vient clôturer cet ouvrage, s'interroge sur la question des représentations à travers la littérature et le cinéma en soulignant que l'aviateur transporte avec lui toute une vague de perceptions sociales et culturelles. Trois auteurs contribuent à cette dernière partie : Olivier Odaert²⁷ auteur d'un article sur « l'aviateur dans la littérature française de 1909 à 1923 ». Il compare les représentations antiques aux imaginaires contemporains au sujet de la perception de l'avion comme « symbole le plus éclatant du progrès²⁸ ». Guillaume Pajon²⁹ explore la littérature de Julien Gracq à travers l'un de ses personnages, Jacques Nueil, érigé en héros moderne de l'aviation ; Peter Schulman³⁰ s'invite dans une étude sur la réception du film *Wings* de William Wellman, dans lequel l'aviateur est élevé au rang de guerrier moderne. Il explore l'audace du réalisateur, mêlant le documentaire au court métrage et suggérant ainsi une fiction proche de la réalité. Les représentations du mythe s'exploré essentiellement à travers deux romans et un film proposant ainsi une vision assez partielle des supports d'expression. Il faut noter que malgré l'excellent travail de Guillaume Pajon et Olivier Odaert, seule la littérature française est abordée ici, ce qui nous amène à nous interroger sur la place de l'aviateur dans les œuvres étrangères.

Élargir les horizons

- 10 Dans l'ensemble, l'ouvrage de Françoise Lucbert et Stéphane Tison est une référence dans l'histoire socio-culturelle de l'aéronautique et de ses acteurs. D'une part, le travail historiographique, d'une grande qualité, met en avant l'implication et le positionnement des deux auteurs dans un travail de réflexion critique et dans une démarche historique rigoureuse. D'autre part, la transversalité des disciplines et la collaboration internationale des auteurs enrichit considérablement les perspectives de travail et de transmission du savoir et des connaissances. L'ouvrage contribue sensiblement à élargir les horizons d'une histoire sociale et culturelle mais aussi d'une histoire des mentalités dans le domaine de l'aéronautique, domaine encore trop axé sur des investigations techniques. *L'imaginaire des hommes* est placé au cœur de l'analyse et s'invite dans des univers diamétralement opposés.
- 11 Cependant, l'horizon de ce champ d'étude ne doit pas se consacrer essentiellement à un axe France-États-Unis. En effet, sur 20 articles, la moitié repose sur des acteurs, des œuvres ou des événements français tandis que la première partie de l'ouvrage s'inspire essentiellement d'un événement réalisé par deux américains. Il faut, bien évidemment, saluer la diversité des nationalités des pilotes dans la partie sur les légendes de la même façon que les univers explorés regorgent d'originalité. Cependant, la littérature étrangère n'a pas fait l'objet d'investigations tout comme l'art et l'architecture qui manquent de perspectives internationales et globales. Les femmes sont également absentes de cet ouvrage, ce qui nous pousse à nous interroger davantage sur leur représentation de la conquête de l'air. Bien que l'imaginaire féminin soit ici difficilement observable, dans la mesure où les femmes n'ont pas vraiment participé à la création des premiers avions, il s'exprime fortement dans la pratique sportive et socio-culturelle de l'avion à travers laquelle elles ont pu manifester des formes d'émancipation. Katherine Wright³¹, la sœur de Orville et Wilbur, a joué un grand rôle dans leurs exploits et contribué à valoriser leur image dans le milieu mondain français. Les ouvrages de Gertrude Bacon³² en Grande Bretagne permettent également de comprendre de quelle façon les Britanniques percevaient les événements aéronautiques en France au point parfois d'envier leurs voisins

d'outre-Manche. N'aurait-il pas été possible de repousser de quelques années seulement la fin de la période étudiée, dans cet ouvrage pour aller jusqu'en 1932, quand on sait qu'Amélia Earhart³³ égale la performance de Charles Lindbergh en traversant seule l'Atlantique ?

- 12 Enfin, la commémoration du centenaire des vols de Wilbur Wright au Mans aurait pu également faire l'objet d'une analyse historique. Les nombreuses tractations autour de la priorité des frères Wright impliquent une bataille dans l'appropriation de la technologie de l'aéroplane. Aujourd'hui encore, certains défendent l'idée que Clément Ader a été le premier à voler sur un appareil plus lourd que l'air. La fabrication de la mémoire fait également partie des réflexions sur laquelle l'historien doit se pencher. Comme l'écrivait le très regretté Pierre Laborie :

« Le rôle de l'historien n'est pas seulement de distinguer la mémoire de l'histoire, de séparer le vrai du faux, mais de faire de cette mémoire un objet d'histoire, de s'interroger sur l'usage du faux comme du vrai et sur le sens que les acteurs veulent ainsi donner au passé et leur passé [...] La proximité de nécessité ou de sympathie, aussi forte soit-elle, ne peut en aucune façon servir à confondre les terrains et à escamoter les distances. Il ne s'agit pas de légitimer ce qui est maintenant, mais de pouvoir témoigner de ce qui a été, et de la façon dont cela était. Conservateur de mémoire, l'historien se trouve chargé de préserver ce qu'il doit par ailleurs décapiter et démythifier. Il est et doit être, tout à la fois, un sauve-mémoire et un trouble-mémoire...

³⁴ »

- 13 Élargir les horizons de l'histoire sociale et culturelle de l'aéronautique nécessite encore de nombreuses investigations. L'ouvrage de Françoise Lucbert et Stéphane Tison reste, tout de même, une référence en la matière, explorant une multitude d'univers jusqu'alors insoupçonnés et mariant subtilement le progrès technique à la notion d'imaginaire. La contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne est donc pleinement remplie.

NOTES

1 LUCBERT Françoise et TISON Stéphane (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Presses Universitaires de Rennes, Histoire, 2016, p. 7

2 *Ibid.*

3 *Ibid.*, p. 8.

4 *Ibid.*, p. 19.

5 Rappelons que les *cultural studies* ont pour vocation d'introduire dans les études sociales l'interdisciplinarité, développant ainsi des approches transversales des cultures populaires. Le *linguistic turn* qui apparaît aux États-Unis dans les années 60 et qui s'oppose à une certaine histoire économique et sociale sclérosée, met l'accent sur les différentes formes du langage et du discours : les historiens commencent à se pencher sur la construction intellectuelle des textes, pour en comprendre les représentations fondamentales.

6 LUCBERT Françoise et TISON Stéphane (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière op. cit.*, p. 21.

7 Stéphane Tison est maître de conférences en histoire contemporaine à l'université du Maine, au Mans. Il est spécialiste des guerres de 1870-1871 et de 1914-1918. Il travaille sur les traumatismes de guerre à travers les commémorations et les troubles psychiques et s'intéresse également à l'histoire culturelle de l'aviation.

8 Tom D. Crouch est conservateur à la division de l'aéronautique, au *National Air and Space Museum* du Smithsonian Institut de Washington. En 2000, il a été nommé président du comité national américain chargé de l'organisation des commémorations du centenaire de l'aviation. Il est également l'auteur d'une biographie sur les frères Wright.

9 Tom D. Crouch, *The Bishop's Boys : A Life of Wilbur and Orville Wright*, W. W. Norton, Inc., New York, 1989.

10 Claude Carlier est un ancien professeur d'histoire contemporaine à la Sorbonne. Il dirige le Centre d'Histoire de l'Aéronautique et de l'Espace et préside à l'Institut d'Histoire des conflits européens. Il est l'auteur de nom-

breux ouvrages sur les débuts de l'aviation portant notamment sur les frères Wright et l'aviation militaire française.

11 Gabriel Voisin à Charles Dollfus, 23 novembre 1962, dossier autographe de Gabriel Voisin, Centre de documentation du Musée de l'Air et de l'Espace, Paris Le Bourget.

12 Claire Le Thomas est docteure en histoire de l'art contemporain. Lauréate du prix du musée d'Orsay, elle poursuit ses recherches au sein du Laboratoire d'anthropologie et d'histoire de l'institution de la culture.

13 Claire Le Thomas, « Pionniers de la modernité ? Braque, Picasso, les frères Wright, l'aviation et le bricolage », p. 91.

14 Anne Laure Anizan est diplômée de sciences Po, agrégée et docteure en histoire. Elle travaille sur l'élite scientifique et les organisations et les hommes de gauche de la fin du XIX^e siècle à l'entre-deux-guerres.

15 Professeur à l'université de Bordeaux et chargé de cours à Sciences Po Bordeaux et à l'ENS Cachan, Luc Robène s'est spécialisé dans l'histoire de la culture et des pratiques culturelles entre les XVIII^e et XX^e siècles.

16 Thierry Gervais travaille à l'université Ryerson, à Toronto, au Canada en tant qu'*Assistant Professor*. Il y enseigne l'histoire de la photographie et s'est spécialisé dans l'usage de la photographie dans la presse et dans l'essor de la photo reportage. Il a participé à plusieurs expositions parisiennes sur le sujet.

17 GERVAIS Thierry, « Vues d'en haut. L'actualité de la Belle Epoque photographiée en plongée », in LUCBERT Françoise et TISON Stéphane (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière op.cit.*, p. 147.

18 Laurent Baridon est professeur d'histoire de l'art contemporain à l'université Lyon 2 – Lumière. Spécialisé dans l'historiographie de l'architecture, il dirige l'équipe « art, imaginaire, société » au sein du laboratoire de Recherche Historique Rhône-Alpes.

19 Laurent Baridon, « Lever la tête, regarder haut ». *Le Corbusier et l'imaginaire élitiste de l'aviation*, p. 160

20 Françoise Lucbert enseigne l'histoire de l'art au sein du département des Sciences historiques de l'université Laval à Québec. Elle travaille sur la critique d'art et l'histoire des expositions. Elle s'intéresse également aux rapports entre la littérature et les autres arts. Après avoir réalisé des expositions en France, en Espagne et en Chine, elle se lance dans des recherches portant sur le cubisme dans les années 1920.

- 21 Assistant et chargé de cours à l'université et à l'École polytechnique fédérale de Lausanne, Christophe Simeon, s'intéresse à l'histoire sociale et culturelle des technologies et plus particulièrement sur l'introduction et le transfert des nouvelles technologies en Suisse.
- 22 Ingénieur des transports et historien associé au Département d'histoire sociale et économique de la Johannes Kepler Universität, à Linz, en Autriche, Bern Kreuzer s'intéresse à l'histoire de la mobilité, à la planification urbaine et régionale et à l'histoire du tourisme.
- 23 Hervé Guillemain est maître de conférences en histoire contemporaine à l'université du Maine, au Mans.
- 24 William F. Trimble est professeur émérite à l'université de Auburn.
- 25 Christian Brun est chef de l'équipe « Histoire et sociologies militaire » au Centre de recherche de l'Armée de l'air et professeur en Histoire de l'aviation et en Ethique à l'École de l'air. Il travaille sur l'identité de l'aviation et de l'aviateur sur tout le XX^e siècle.
- 26 Hans-Ulrich Jost a enseigné l'histoire contemporaine à l'université de Lausanne entre 1981 et 2005. Depuis, il a assuré la présidence de la Commission pour la publication des Documents diplomatiques suisses.
- 27 Chercheur post doctoral à l'université de Limoges, Olivier Odaert étudie la littérature d'expression française durant la première moitié du XX^e siècle. Après avoir soutenu sa thèse de doctorat intitulée « Saint-Exupéry écrivain », il publie des articles sur les œuvres de l'aviateur français.
- 28 ODAERT Olivier, « L'aviateur dans la littérature française de 1909 à 1923. Une incarnation du 'mythe du progrès'? », in LUCBERT Françoise et TISON Stéphane (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière op. cit.*, p. 309.
- 29 Guillaume Pajon est professeur de Lettres modernes dans le secondaire dans l'Académie d'Amiens. Auteur de plusieurs articles sur Julien Gracq, il s'intéresse aux thèmes de l'élection et de l'héroïsme dans la fiction.
- 30 Peter Schulman est professeur de *French and International Studies* à la *Old Dominion University* à Norfolk, en Virginie. Il a contribué à la traduction en anglais de certaines œuvres de Jules Verne et co-édite de nombreux ouvrages.
- 31 Katherine Wright (1874-1929).
- 32 Gertrude Bacon (1874-1949), aéronaute britannique, fille de l'astronome et aéronaute John Mackenzie Bacon, elle rédige de nombreux ouvrages :

Françoise Lucbert, Stéphane Tison (dir.), *L'imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Presses Universitaires de Rennes, Collection Histoire, 2016, 353 pages.

Ballons, Airships and Flying Machines, Dood, Mead & Company, New York, 1905, 124 p.; voir aussi *The Record of an Aeronaut. Being Life of John M. Bacon*, John Long, Londres, 1907, 358 p.; *How Men Fly*, Cassell and Company, Londres, 1911, 117 p.; enfin *All About Flying*, Methuen & CO. LTD, Londres, 1915, 115 p.

33 Amélia Earhart (1897-1937), aviatrice américaine. Elle rédige une autobiographie, *Plaisir des ailes (The Fun of It)*, traduit de l'anglais par R. Brua, Paris, Gallimard, NRF, 1932, 245 p.

34 LABORIE Pierre, « Historiens sous haute surveillance », 1994, *Esprit*, n° 198, p. 48.

AUTHOR

Andréa Seignier

Doctorante/ Phd student Laboratoire Framespa UMR 5136. Université Toulouse-Jean Jaurès andrea.seignier@wanadoo.fr