

Fait aérien, arme aérienne et culture

Actes de colloque
sous la direction de Tony Morin



Fait aérien, arme aérienne et culture

Sous la direction de Tony Morin

Titres déjà parus :

- Jérôme de Lespinois (dir.), *La doctrine des forces aériennes françaises 1912-1976*, 2010.
- Jérôme de Lespinois (dir.), *Politique, défense, puissance : 30 ans d'opérations aériennes*, 2011.
- Robert Pape, *Bombarder pour vaincre*, Jean-Patrice Le Saint (trad.), 2011.
- Camille Grand, Grégory Boutherein (dir.), *Envol vers 2025*, 2011.
- Hans Ritter, *La Guerre aérienne*, Horst Gorlich (trad.), 2013.
- Sébastien Mazoyer et alii (dir.), *Les drones aériens : passé, présent, avenir: Approche globale*, 2013.
- Louis Péna, *50 ans d'enseignement pour une doctrine aérienne générale (1949-1999)*, 2014.
- Corentin Brustlein, Étienne de Durand et Élie Tenenbaum, *La Suprématie aérienne en péril*, 2014.
- Mickaël Aubout, *Les Bases de la puissance aérienne 1909-2012*, 2015.
- Jérôme de Lespinois (dir.), *Anthologie mondiale de la stratégie aérienne*, 2020.
- Matthieu Gantelet, *Du militaire au politique : une biographie du général Paul Stehlin (1907-1975)*, 2020.
- Patrick Facon, *L'armée de l'air en quête de son identité*, 2020.

Hors collection :

- Patrick Facon, *Histoire de l'armée de l'air*, 2009.

Couverture : Nadir Bouras, section PAO du CESA.

« En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute production partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre. »

© Direction de l'information légale et administrative, Paris, 2021

ISBN : 978-2-11-157157-0 (papier)

978-2-11-157158-7 (PDF web)

SOMMAIRE

Le fait aérien dans la littérature : un phénomène total ?	9
Robert McCready, « L'avion comme dispositif dans la littérature du XX ^e siècle »	11
Emmanuel Nal, « Ce qui nous vient d'en haut : fascinations et craintes dans la représentation des puissances aériennes »	25
Florent Montclair, « La maîtrise de l'air : une pensée stratégique, politique et philosophique chez Jules Verne »	33
Jean-Pierre Casamayou, « Aviation et bandes dessinées »	65
Technique, facteur humain et science-fiction : un équilibre impossible ?	73
Pierre Dugué, « Faire sens de la 5 ^e arme : l'anticipation militaire au service de la doctrine aérienne française (1914-1918) »	75
Marie-Noëlle Hopital, « La guerre vue du ciel »	94
Marc-Emmanuel Privat, « Le recours à la troisième dimension dans l'œuvre d'Edgar P. Jacobs : entre fascination et répulsion »	99
Aurélien Poilbout, « La conquête de l'air, entre raison et merveilleux, un héritage de la culture scientifique et technicienne des Lumières »	110
Le fait aérien sur les petits et grands écrans : caricature ou angélisme ?	121
Tony Morin, « La guerre aérienne à Hollywood : des représentations figées »	123
Loris Paoletti, « L'arme aérienne dans les séries télévisées »	136
Louise Matz, « La dissuasion nucléaire au grand écran »	147
René-Éric Dagorn, « L'imaginaire des frappes de drones dans les séries télévisées (<i>Homeland</i> , <i>24 Heures chrono</i> , <i>Rubicon</i> ...) : quand l'imaginaire de la guerre fait écran à la guerre réelle »	159
Les représentations du pilote de chasse : la persistance d'un idéal chevaleresque ?	171
Damien Accoulon, « L'As, figure iconique dans la culture de l'entre-deux-guerres (France, Allemagne) »	173
François Cochet, « Galland, Saint-Exupéry, Clostermann : trois récits d'aviateurs pour un conflit »	187
François Pernot, « Biggles, Buck Danny, Dan Cooper, Tanguy et Laverdure, "Maverick" et les autres... ou le retour dans l'imaginaire de la guerre froide du "chevalier du ciel" »	197
Jonathan Mourton, « Le pilote dans les romans graphiques et films d'animation : un miroir des représentations de la société japonaise »	207
Représentations politiques du fait aérien	221
Éric Lehmann, « Les ailes du totalitarisme. Mythe et réalité de l'aviation italienne dans l'entre-deux-guerres »	223
Bénédicte Chéron, « L'arme aérienne dans le traitement médiatique des opérations extérieures : suprématie de la machine et poids mémoriels » ...	258
Conclusion. Alya Aglan et Grégory Daho	271

INTRODUCTION

Tony Morin

Le fait aérien a toujours été source de fascination pour l'humanité. Dès l'aube de l'Histoire, l'Homme a fait du ciel le berceau d'une partie de ses croyances et de ses mythes. Il est le lieu de résidence des dieux, la destination des âmes après la mort, il incarne le monde immatériel, éthéré, et donc fondamentalement inaccessible. Cette inaccessibilité a donc fait du ciel une source d'inspiration qui a irrigué toutes les formes d'art et de culture. Que ce soit dans les textes religieux, mais aussi dans les œuvres de fiction, la troisième dimension est vectrice d'un grand nombre de représentations qui ont en partie façonné notre rapport à elle.

La troisième dimension est donc avant tout le siège de la puissance suprême, celle des dieux. Cette puissance peut être purement destructrice, symbole de colère, telle la foudre de Zeus, mais elle peut aussi exprimer un jugement divin. Cette puissance aux mains du Dieu monothéiste a donc un aspect coercitif : il ne s'agit pas seulement de punir, mais aussi de pousser les mortels à modifier leur comportement. Le lien avec les théories de la coercition aérienne apparaît donc de manière évidente. À ce titre, le fait que le colonel Jean-Patrice Le Saint choisisse de traduire le terme de *Punishment* par « châtiment », pour l'édition française de *Bombing to Win* prend tout son sens¹. Mais bien avant que la théorie stratégique ne s'intéresse au fait aérien, les possibilités guerrières de la troisième dimension étaient déjà évoquées dans la culture populaire. H. G. Wells, dans sa nouvelle *The War in the Air*, évoque une guerre mondiale dans laquelle l'arme aérienne occupe une place centrale et où des grandes villes comme Londres et New York sont bombardées par des flottes de ballons allemands. Le succès de cette nouvelle et les progrès de l'aviation au début du XX^e siècle (première traversée de la Manche en avion par Louis Blériot en 1909) poussent le Parlement britannique à s'emparer de cette question avant même le début de la Première Guerre mondiale et des premiers bombardements.

Avant de pouvoir exploiter le ciel, il faut néanmoins pouvoir y accéder. En tant que domaine des dieux, il peut être risqué de s'y aventurer et tout homme un tant soit peu orgueilleux de sa prise de hauteur peut se voir puni, tel Icare, ou bien la tour de Babel. Dès lors, la conquête de ce milieu ne peut être que le fait d'hommes exceptionnels : de brillants scientifiques ou d'intrépides aventuriers de Jules Verne aux héros de l'Aéropostale en passant, bien évidemment, par les As de la Première Guerre mondiale, jusqu'à Maverick dans *Top Gun*. Leurs capacités physiques et intellectuelles, leur charisme, leur bravoure – des qualités typiquement attribuées au genre masculin – ont pu servir de modèle à un public, souvent jeune, qui les idéalise, voire cherche à leur emboîter le pas en s'engageant dans l'armée. Mais les qualités

¹ Choix qu'il explique d'ailleurs lui-même dans sa préface : Robert A. Pape, *Bombing to Win: Air Power and Coercion in War*, Cornell University Press, Ithaca, 1996, traduction par le colonel Jean-Patrice Le Saint, *Bombarder pour vaincre, la puissance aérienne et la coercition dans la guerre*, la Documentation française, Paris, 2011.

humaines seules ne suffisent pas et accéder à la troisième dimension nécessite aussi une maîtrise de la technologie de pointe. Cette maîtrise va de pair avec l'idéal de dépassement de soi véhiculé par l'image du pilote et il n'est donc pas étonnant que l'aviation ait été instrumentalisée par certains régimes politiques comme un symbole de renouveau et de progrès.

Ces différents éléments nous poussent mécaniquement à nous interroger sur les liens existants entre les domaines de la culture et de la stratégie et, plus largement, de la politique. La problématique des représentations de la guerre a donné lieu à une importante littérature académique. Elle a vu le jour dans le sillage des *Cultural Studies*, apparues dans les années 1960 en Angleterre. C'est leur arrivée aux États-Unis et leur rencontre avec l'école poststructuraliste et les *French Theory* de Michel Foucault, Jacques Derrida et Roland Barthes, qui vont donner à ces représentations une dimension et une signification politiques. La compréhension d'une représentation culturelle, en l'occurrence le fait aérien, permet dès lors de mieux envisager ce fait aérien dans sa pratique. Le fait aérien et la guerre aérienne, dans leurs dimensions culturelle et pratique se seraient alors mutuellement influencés et ce sont ses influences mutuelles qu'il faut étudier.

Ce thème d'étude a suscité de nombreux travaux dans le monde anglo-saxon. Que ce soit sur le rôle des représentations et comment ces dernières peuvent avoir un impact sur les politiques publiques et, plus particulièrement, sur la place de l'aviation dans la production culturelle. Sur ces deux thèmes, la production académique est abondante et on peut évoquer des ouvrages insistant sur les liens entre un régime politique et l'aviation, comme *Dictatorship of the Air: Aviation Culture and the Fate of Modern Russia*², ou bien des références s'attardant plus spécifiquement sur le rôle de l'aviation dans la culture militaire d'un pays, comme *The Rise of American Air Power: The Creation of Armageddon*³ qui explique comment les spécificités culturelles de l'aviation ont influencé la culture stratégique américaine dans son ensemble. On peut trouver des approches semblables, mais adoptant une perspective différente. C'est le cas de *At Home and Under Fire: Air Raids and Culture in Britain from the Great War to the Blitz*⁴ qui s'intéresse à l'expérience de la population civile britannique lors des raids des deux guerres mondiales et qui s'inscrit dans un *emotional turn* enclenché dans les études stratégiques depuis la deuxième moitié des années 2000. Enfin, d'autres ouvrages abordent le thème de l'aviation et de la culture comme un phénomène social à part entière comme *Imagining Flight: Aviation and Popular Culture*⁵ et dont l'intention est de changer l'approche et la compréhension du fait aérien en se plaçant non plus du côté des acteurs (pilotes, constructeurs, etc.) mais des spectateurs.

² Scott W. Palmer, *Dictatorship of the Air: Aviation Culture and the Fate of Modern Russia*, Cambridge University Press, Cambridge, 2006.

³ Michael S. Sherry, *The Rise of American Air Power: The Creation of Armageddon*, Yale University Press, New Haven, 1987.

⁴ Susan R. Grayzel, *At Home and under Fire: Air Raids and Culture in Britain from the Great War to the Blitz*, Cambridge University Press, Cambridge, 2012.

⁵ Bowdoin Van Riper, *Imagining Flight: Aviation and Popular Culture*, Texas University Press, Austin, 2003.

Cette perspective « héroïque » a longtemps été dominante en France. Cela peut s'expliquer en partie par le rapport qu'entretient le pays avec le fait aérien. Nous pouvons évoquer la place des As de la Première Guerre mondiale dans l'imaginaire collectif français de la Première Guerre mondiale où cette figure de chevalier moderne contrastait avec celle du poilu, faisant cohabiter le héros homérique avec le héros hoplitique au sein d'un même espace imaginaire. Les pilotes de l'Aéropostale quant à eux s'inscrivent dans la continuité de ces As. Après la Deuxième Guerre mondiale, cet héroïsme change de prisme et on célèbre moins le pilote que l'ingénieur. C'est le cas avec Marcel Dassault et de ses avions de chasse *Mirage* qui symbolisent le retour de la France en tant que grande nation, capable de maîtriser les technologies les plus pointues. Ainsi, on ne compte plus les ouvrages retraçant le parcours de ces héros du ciel et des constructeurs de leurs machines. Cette approche est explicite dans l'ouvrage *Héros militaire, culture et société (XIX^e-XX^e siècles)*⁶, dont la couverture est d'ailleurs illustrée par une photo de Georges Guynemer. Au-delà de ce premier prisme, on peut en observer un second, d'ordre temporel : les productions qui s'intéressent à cette dimension culturelle se focalisent principalement sur la première moitié du XX^e siècle, à l'image de *L'imaginaire de l'aviation pionnière*⁷ dont le titre explicite bien ce cadre temporel.

Le présent ouvrage, issu du colloque éponyme qui s'est tenu le 28 septembre 2018 à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, vise à aborder la question de l'impact culturel du fait aérien, en croisant le plus possible les perspectives. S'il n'a pas l'ambition de structurer cette question en champ d'étude, il s'agit néanmoins d'apporter des regards nouveaux sur le fait aérien, l'arme aérienne et la culture. Il s'organise en cinq parties : la première s'intéresse au fait aérien dans la littérature, que ce soit dans les romans (Florent Montclair) ou dans la bande dessinée (Jean-Pierre Casamayou). Il s'agit de s'interroger sur le sens de l'avion en tant que dispositif littéraire (Robert McCready) et de l'air en tant que métaphysique (Emmanuel Nal). La deuxième s'attarde plus particulièrement sur les aspects techniques du fait aérien, c'est-à-dire comment est traitée la technologie, quel est son rôle dans l'imaginaire aérien ? Cette technique peut avoir une dimension anticipatoire (Pierre Dugué) et elle peut être teintée, dans une même œuvre, tantôt d'optimisme tantôt de pessimisme (Marc-Emmanuel Privat). Cette partie est l'occasion d'envisager cette question à travers l'histoire des techniques (Aurélien Poilbout) ou à travers la vision d'un auteur, en l'occurrence Antoine de Saint-Exupéry (Marie-Noëlle Hopital). La troisième partie s'intéresse, quant à elle, au fait aérien dans la culture populaire contemporaine, au cinéma (Tony Morin et Louise Matz) et à la télévision (René-Éric Dagorn et Loris Paoletti). Il s'agit de comprendre comment ces nouveaux médias se sont emparés du fait aérien, et en particulier la guerre aérienne⁸. La quatrième partie est consacrée à l'inévitable question de la figure

⁶ Claude d'Abzac-Épezy, Jean Martinant de Préneuf (dir.), *Héros militaire, culture et société (XIX^e-XX^e siècles)*, publications de l'Institut de recherches historiques du Septentrion, Villeneuve-d'Ascq, 2012.

⁷ Françoise Lucbert, Stéphane Tison, *L'imaginaire de l'aviation pionnière : contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Presses universitaires de Rennes, Rennes, 2016.

⁸ Toutefois, il demeure plusieurs absents dans les supports culturels traités : la musique, les arts picturaux et le jeu vidéo. Ce média encore jeune suscite toutefois de plus en plus d'intérêt dans la recherche en sciences sociales et un sous-courant spécifique, les *game studies* s'est constitué dans les années 2000.

du pilote de chasse : que ce soit l'impact culturel des As de la Grande Guerre après 1918 (Damien Accoulon), des pilotes de la Seconde Guerre mondiale qui nous ont laissé des œuvres littéraires (François Cochet) ou ceux de la culture populaire (François Pernot), mais aussi de cette figure au sein de la société japonaise (Jonathan Mourtont). Cette partie s'attache à offrir de nouvelles perspectives sur ces héros populaires et sur l'influence qu'ils ont sur nos représentations du métier de pilote de chasse. Enfin, une cinquième et dernière partie se penche sur les aspects politiques du fait aérien. Cette problématique est abordée à travers l'appropriation de l'aviation par un régime politique (Éric Lehmann) ou bien à travers le traitement de l'arme aérienne dans les opérations extérieures françaises (Bénédicte Chéron).

Avec la conclusion, cet ouvrage présente donc 19 contributions d'horizons différents et qui apportent de nouveaux éclairages sur cette problématique des représentations de l'aviation et, plus largement, du fait aérien dans la culture populaire. Or cette thématique nous apparaît de plus en plus centrale, à une période où les points de vue, les opinions, peuvent parfois dépasser l'observation et l'examen des faits. On se souvient ainsi des vigoureux débats lors de la présidence de Barack Obama et de la politique des frappes ciblées exécutées par des drones. L'imaginaire collectif sur ces engins pilotés à distance a mobilisé quantité de représentations directement tirées de la culture populaire, à tel point que l'on a parlé de « syndrome *Terminator* », pour signifier la peur de voir l'intelligence artificielle prendre le contrôle du fait guerrier⁹. Or cette peur apparaît toujours comme l'un des moteurs des mouvements souhaitant bannir l'utilisation de ces machines. On voit donc qu'il semble nécessaire de prendre au sérieux cette problématique et de lui consacrer un espace de recherche qui puisse rendre compte de la complexité de ce phénomène.

⁹ Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, « *Terminator Ethics* : faut-il interdire les “robots tueurs” ? », *Politique étrangère*, vol. hiver, n° 4, 2014, p. 151-167. Même si ce terme de « syndrome *Terminator* » est plus ancien et évoque à l'origine plutôt la peur de l'apocalypse nucléaire, qui revient dans la société américaine au début des années 1980.

**LE FAIT AÉRIEN
DANS LA LITTÉRATURE :
UN PHÉNOMÈNE TOTAL ?**

« L'AVION COMME DISPOSITIF DANS LA LITTÉRATURE DU XX^E SIÈCLE »

Robert McCready,
professeur à Harding University Searcy, Arkansas

Comment l'invention de l'avion influence-t-elle la littérature du XX^e siècle ? Des auteurs français tels que Joseph Kessel, Antoine de Saint-Exupéry et André Malraux le mettent explicitement en scène dans leurs œuvres, mais en font-ils pour autant un véritable *dispositif* ? Dans le glossaire de *La Scène de roman : méthode d'analyse*, Stéphane Lojkin note : « Le *dispositif* d'une scène de roman est constitué par la superposition de son plan dans l'espace (sa dimension géométrale) et de son sens (sa dimension symbolique)¹. » Il ne suffit pas simplement de localiser ce *dispositif* dans le livre ; il faut aussi en comprendre sa raison d'être. Il est donc nécessaire d'observer comment l'avion fonctionne à l'intérieur de la structure du livre. L'auteur se sert-il de l'avion pour agencer son œuvre ? Et dans le cas affirmatif, dans quel but le fait-il ?

UN MONDE DE TECHNOLOGIE MODERNE

À mi-chemin entre les hommes et les dieux, entre la terre et le ciel, entre le visible et l'invisible, comment l'avion a-t-il pu servir de nouveau mode d'exploration *littéraire* du réel ? Lors de la guerre civile en Espagne, plusieurs écrivains y voyagent comme reporters et, par conséquent, commencent à faire régulièrement mention de l'avion dans leurs écrits. Le contraste entre le caractère antique de l'agriculture espagnole et la modernité de l'avion a certes joué un rôle majeur pour que ce dernier devienne un véritable thème littéraire. Un de ces reporters, André Malraux, dans *L'Espoir*, observe que : « L'avion venait de sauter par-dessus, comme un cheval. Il commençait à tourner autour du champ. En bas, pas un morceau de glace ne sonnait dans un verre ; tous guettaient des cris². »

Le cheval, symbole de cette vieille société agricole, est surpassé et détruit par l'avion, la « bête mécanique » (figure de la nouvelle technologie et de la nouvelle idéologie dominante). Plus loin dans le livre, Malraux décrit de fait les répercussions du survol effrayant de l'avion, qui réduit le cheval à l'odeur de sa décomposition : « [...] comme les otages, les barricades absurdes, les assauts, les fuites, et, lorsque se dissipait pour un instant l'odeur du feu, cette odeur de cheval mort devenue celle de la terre même³. »

¹ Stéphane Lojkin, *La Scène de roman : méthode d'analyse*, Paris, Armand Colin, 2002, p. 245.

² André Malraux, *L'Espoir*, in Œuvres complètes II, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1996, p. 45.

³ *L'Espoir*, p. 167.

Le cheval meurt ; l'odeur seule demeure. La société se voit obligée de s'adapter à un nouveau mode de vie. En art, Pablo Picasso peint, de son côté, ses impressions de cette guerre sur la toile intitulée *Guernica* [image ci-dessous⁴]. Une barricade composée de chevaux, parmi d'autres éléments, illustre ce « choc culturel » que Malraux avait également ressenti.



FIGURE 1. PABLO PICASSO, *GUERNICA*

Dans *Image et Subversion*, Stéphane Lojkin donne au « choc » son sens le plus plein : « Le choc, c'est le moment de l'impossible rencontre, du trauma archaïque ; c'est ce que Freud appelle la scène primitive, cette brutalité insoutenable du réel qui parvient tout à coup, par hasard [...] »⁵.

La scène de *Guernica* s'avère catastrophique à cause de la rencontre, imprévue au moins pour les paysans, de ces deux « mondes ». Le choc provoqué par cette rencontre les oblige à remettre en question leur manière de vivre ainsi que la plupart de leurs traditions. Il est parfois brutal de faire face à la vérité toute nue du réel ; et l'avion est l'instrument de cette rencontre et de cette révélation.

Un autre reporter de la guerre civile espagnole, l'écrivain américain Ernest Hemingway, dans *Pour qui sonne le glas* (*For Whom the Bell Tolls*) note le contraste entre l'avion et le cheval, mais également entre l'avion et la locomotive. Dans les deux cas, la supériorité de l'avion est incontestable. Tel le cheval, la locomotive, produit de la révolution industrielle, doit céder sa place centrale à l'avion. Peu importe la machine ou le moyen de transport ciblé, l'avion triomphe. Et, chemin faisant, il fait déclencher une révolution.

⁴ Voir le site [https://en.wikipedia.org/wiki/Guernica_\(Picasso\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Guernica_(Picasso)).

⁵ Stéphane Lojkin, *Image et Subversion*, Paris, Éditions Jacqueline Chambon, 2005, p. 28.

Dans un entretien de la même époque, l'écrivain britannique H. G. Wells évoque également l'impact de l'avion sur l'humanité :

"To me, the word airplane contains all of our time...Mankind has stepped off from the earth and, with a beating heart, has risen aloft. From the dizzying height, immense distances spread before him. [...] The airplane, daring what until now has been permitted only to angels, is the symbol of the revolution taking place in man⁶."

À l'instar du *Bateau ivre* de Rimbaud, l'avion nous permet de voguer en toute liberté vers les coins inexplorés. Le train, par exemple, ne peut vous emmener qu'àux endroits où l'homme a déjà marché pour poser les rails. L'avion, lui, ne connaît pas de telles limites, et cette capacité à faire entrer de l'inconnu, du non-normé, du hors-code est essentiel au dispositif. Capable de percer des trous dans l'azur autrefois impénétrable, l'avion nous fait accéder à un « royaume fantastique⁷ » et, en y frayant un chemin, nous libère de notre étroitesse d'esprit. L'azur, de limite qu'il était, faisant écran et nous empêchant d'accéder à l'envers du visible, devient le seuil d'une autre visibilité. Stéphane Lojkine précise la fonction de l'écran dans la représentation en générale : « [...] les ombres portées d'un écran derrière lequel se tapit, innommable, insoutenable, la vérité brute, brutale du réel, c'est-à-dire certes déjà du sens, mais un sens qu'aucun discours n'a encore recouvert⁸. »

Mais l'avion ne respecte pas les limites que l'écran impose. Dans *Pour qui sonne le glas*, Hemingway souligne la capacité de l'avion à franchir toute frontière : *"They stood in the mouth of the cave and watched them. The bombers were high now in fast, ugly arrow-heads beating the sky apart with the noise of their motors⁹."*

La version française traduit l'expression « *beating the sky apart* » par « qui fendaient le ciel » qui atténue le choc (*beating*) et la déchirure provoquée par l'avion. Du seul bruit de son moteur, l'avion traverse l'écran, en le fendant en deux. La porte s'ouvre désormais sur un nouveau monde à découvrir. Ainsi les pilotes entament-ils un véritable voyage initiatique.

UN VOYAGE INITIATIQUE

Parmi les écrivains présents en Espagne pendant la guerre civile se trouvait également un pilote-écrivain, Antoine de Saint-Exupéry. De son avion surplombant le combat, il a pu raconter la guerre depuis un nouveau point de vue. Saint-Exupéry fit partie des pionniers de l'aviation, que Luc Adjadj appelle « *les défricheurs du*

⁶ H. G. Wells, cité par Yevgeny Zamyatin, <http://review.monadnock.net/fanspaces/zamyatin/quotes.html>. « À mon avis, le mot "avion" répond à toute époque... L'humanité est partie de la terre et, le cœur battant, est montée en haut. De cette hauteur étourdissante, de vastes distances s'étendent devant elle. [...] L'avion, osant faire ce qui était auparavant réservé aux anges, devient le symbole de la révolution en l'homme. » (Traduction de l'auteur.)

⁷ Antoine de Saint-Exupéry, *Terre des hommes* in Œuvres de la Pléiade, Paris, Gallimard, 1959, p. 149.

⁸ Lojkine, *op. cit.*, p. 31.

⁹ *For Whom the Bell Tolls*, p. 87. « Ils étaient debout à l'entrée de la grotte à regarder les bombardiers dont les formations naviguaient, cette fois, à haute altitude, rapides et dangereux fers de lance qui fendaient le ciel d'un bruit de moteur. » (*Pour qui sonne le glas*, traduit par Denise Van Moppès, Londres, Heinemann et Zsolnay, 1956, p. 97.)

ciel¹⁰ ». Cherchant à passer de l'autre côté de ce voile initiatique, ils partent à l'aventure. Mais l'avion, au lieu d'être le but du voyage, n'est alors qu'un outil :

« La terre nous en apprend plus long sur nous que tous les livres. Parce qu'elle nous résiste. L'homme se découvre quand il se mesure avec l'obstacle. Mais, pour l'atteindre, il lui faut un outil. Il lui faut un rabot, ou une charrue. Le paysan, dans son labour, arrache peu à peu quelques secrets à la nature, et la vérité qu'il dégage est universelle. De même l'avion, l'outil des lignes aériennes, mêle l'homme à tous les vieux problèmes¹¹. »

Dans son livre *Wind, Sand and Stars*, composé largement d'articles qui se retrouvent pour la plupart dans *Terre des hommes*, Saint-Exupéry insiste sur le fait que l'identité de l'avion se dissout dans sa fonction utilitaire : "*Every machine will gradually take on this patina and lose its identity in its function*"¹².

L'objectif ultime de l'avion est une exploration du réel et de soi, permettant de mieux comprendre les mystères du monde et de notre humanité.

Quitte à faire un pas de côté, citons une anecdote tirée de la vie de mère Teresa. Un jour, un reporter voulait l'interviewer au sujet de tout le bien qu'elle avait fait aux pauvres. La rencontrant en personne pour la première fois, le journaliste fut étonné de voir une femme si simple. Il se demanda comment elle pouvait rester si humble face à sa popularité. Elle a vite répondu : « Quoi ? L'âne sur lequel le Christ entra à Jérusalem croyait-il que les applaudissements du peuple lui étaient destinés ? »

À l'instar de cet âne, l'avion est cet instrument d'une montée vers Jérusalem, sinon la Jérusalem céleste du moins cette forme d'absolu dont Saint-Exupéry a fait son but. Du point de vue de la représentation, la fonction de l'avion correspond à celle d'un dispositif, que Philippe Ortel précise être « ce qui cadre sans être cadré¹³ ».

L'avion, agent d'un voyage dans l'espace, dans le temps et au-delà de ce que l'on voit d'ordinaire, est un cadre omniprésent dans tous les livres de Saint-Exupéry, même si le mot « avion » ne figure pas dans *La Citadelle*. Comme dans *Terre des hommes*, l'avion y aide implicitement à agencer dans une perspective nouvelle les différentes scènes d'un voyage initiatique semé d'embûches. Selon Saint-Exupéry, le ciel pose des énigmes dont la résolution demande une réelle résistance face à l'adversité, et au déchaînement des éléments qui deviennent eux-mêmes la marque de l'énigme en même temps qu'un signal pour la décoder. Dans *Terre des hommes*, à cause d'un « grain », un changement de route s'avère nécessaire pour le pilote ;

¹⁰ Antoine de Saint-Exupéry, *Terre des hommes*, textes choisis et présentés par Luc Adjadji, Paris, Marcel Didier, 1975, p. 37. [Adjadji utilise cette expression « *défricheurs du ciel* » pour le titre d'un des chapitres du livre.]

¹¹ *Terre des hommes*, p. 139.

¹² Antoine de Saint-Exupéry, *Wind, Sand and Stars*, trans. Lewis Galantière, New York, Reynal and Hitchcock, 1939, p. 72. « *Toute machine va prendre progressivement cette patine, perdant son identité dans sa fonction.* » (Traduction de l'auteur.)

¹³ Philippe Ortel, *L'Incompréhensible. Littérature, réel, visuel*, sous la direction de Marie-Thérèse Mathet, Paris, L'Harmattan, 2003, p. 98.

ce changement de direction provoque la « première déchirure » dans les nuages et, déchirure qui permet d'entrevoir la ville de Tunis : « J'oblique pour éviter un grain : il n'est plus nécessaire d'en traverser le cœur. Et voici la première déchirure [...] »¹⁴.

Si le pilote persévère à travers tous les obstacles, il apprend sur lui-même et, en fin de voyage, découvre « son dieu caché » [*his hidden god*¹⁵]. Ce voyage est une véritable ascension qui permet au final d'atteindre jusqu'à l'essence de l'homme. Le pilote franchit le seuil de la frontière entre « le réel et l'irréel » et « le connu et l'inconnaissable », levant enfin le « rideau fabuleux » :

« [...] mais souvenez-vous : au-dessous des mers de nuages... c'est l'éternité. Voici que brusquement, ce monde calme, si uni, si simple, que l'on découvre quand on émerge des nuages, prenait pour moi une valeur inconnue. [...] Cette glu blanche devenait pour moi la frontière entre le réel et l'irréel, entre le connu et l'inconnaissable. Et je devinais déjà qu'un spectacle n'a point de sens, sinon à travers une culture, une civilisation, un métier. Les montagnards connaissent aussi les mers de nuages. Ils n'y découvriraient cependant pas ce rideau fabuleux »¹⁶.

Tout ce que le pilote ressent, tout ce qu'il apprend dans les vastes étendues de l'espace, dans l'éternité du temps et dans le monde invisible pour l'œil humain sur terre, vient des expériences rendues possibles par l'avion.

Dans *Le Petit Prince*, l'avion joue aussi le rôle de dispositif, mais il est, paradoxalement, moins évident (l'avion lui-même étant en panne). Tout au long du livre, Saint-Exupéry établit de fait un parallèle entre le petit prince et l'avion. Le petit prince reflète fréquemment les mouvements de l'avion. Le petit prince ainsi que le pilote, sont « tombés du ciel », précisément au même endroit. Venant du ciel, le petit prince, tout comme l'avion du pilote, connaît bien le monde au-dessus des nuages. De même qu'ils atterrissent tous deux à cet endroit précis du désert, ils en « décollent » également tous deux à quelques mètres près. Quant au petit prince, son apparence même, surtout les deux « ailes » de son manteau, le font discrètement ressembler à un avion.



FIGURE 2. LE PETIT PRINCE

Grâce à un petit « grain de sable » qui provoque la rupture d'un élément de son moteur et, par conséquent, l'atterrissage forcé de son appareil, la vie du pilote s'ouvre à l'éternité et à l'invisible, grâce à sa rencontre avec le petit prince qui lui permet de considérer le monde sous une autre perspective.

¹⁴ Antoine de Saint-Exupéry, *Terre des hommes*, op. cit., p. 210.

¹⁵ *Wind, Sand and Stars*, p. 184. L'expression ne se trouve pas dans *Terre des hommes*, mais dans le contexte suivant de *Wind, Sand and Stars* : « Un débutant qui se soumet aux ordres pourrait apprécier cette ascension vers l'essence des choses, car son métier est aussi un renoncement : il renonce au monde, il renonce à la richesse, il renonce à l'amour d'une femme. Et, par le renoncement, il découvre son dieu caché. » (Traduction de l'auteur.)

¹⁶ Antoine de Saint-Exupéry, *Terre des hommes*, op. cit., p. 143.

Le petit prince, tel l'avion, se déplace de planète en planète tout en nous aidant à mieux cerner les distances énormes entre deux points quelconques dans l'univers au-dessus des nuages.

À bord de l'avion, au-dessus des nuages, les espaces infinis permettent de pressentir la nature de l'éternité. S'il est difficile de conceptualiser cette dernière, l'avion donne au pilote une idée concrète de ce qu'elle peut être. En quittant les confins du monde connu, le pilote est ainsi conduit à considérer différemment le temps.

Ambassadeur des « horizons célestes¹⁷ » en même temps que succédané de l'avion, le petit prince donne donc accès, comme lui, à un autre espace et à un autre temps. Tel le Melchisédech de la Bible, il semble que le petit prince soit « sans père, sans mère, sans généalogie » et qu'il n'ait « ni commencement de jours, ni fin de vie¹⁸ ». Après tout, il entre en scène au milieu du désert sans que sa venue ait été préparée. Puis, il quitte la scène aussi brusquement, laissant croire à son retour sur sa petite planète. L'auteur du texte biblique se sert de ces attributs de Melchisédech pour prouver la nature éternelle de Jésus-Christ, auquel le petit prince de Saint-Exupéry finit par ressembler à son tour.

Louis Chaigne, dans sa biographie de Saint-Exupéry, résume ainsi le petit prince : « L'enfant éternel en quête de son miroir éternel : ainsi nous apparaît le petit prince [...] ¹⁹. »

Les gens ne voient que les éléments superficiels tels que le matérialisme les voit. Aucun dessin de l'auteur ne leur est compréhensible car le sujet principal est entièrement invisible : un éléphant *invisible* à l'intérieur d'un boa qui l'avait avalé, un mouton *invisible* à l'intérieur d'une caisse. De même, l'écrivain cherche un être qui soit capable d'apprécier ces œuvres. Après tout, l'enfant voit avec son cœur « *l'intérieur des choses* ».

Après une longue initiation pour apprendre au petit prince les techniques d'apprivoisement nécessaires, le renard lui dévoile son secret :

« – Adieu, dit le renard. Voici mon secret. Il est très simple : on ne voit bien qu'avec le cœur. L'essentiel est invisible pour les yeux²⁰. »

L'essentiel est invisible pour les yeux : le mystère le plus profond de la vie consiste à comprendre le monde invisible. Lorsque le pilote porte dans ses bras le petit prince épuisé par le manque d'eau, il se dit : « Ce que je vois là n'est qu'une écorce. Le plus important est invisible...²¹ »

Et cette fois-ci, Saint-Exupéry choisit l'enfant même – le petit prince – comme véhicule de son voyage initiatique dans le monde de l'intériorité pour découvrir l'importance essentielle des rêves et de l'invisible.

¹⁷ Terme de Louis Chaigne, *Vies et œuvres d'écrivains III*, Paris, Fernand Lanore, 1966, p. 145.

¹⁸ « Épître aux Hébreux » VII, 3 de la Bible (version Louis Segond révisée, dite à la Colombe).

¹⁹ Louis Chaigne, *op. cit.*, p. 75.

²⁰ Antoine de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince*, in *Œuvres de la Pléiade*, Paris, Gallimard, 1959, p. 474.

²¹ Antoine de Saint-Exupéry, *Le Petit Prince*, *op. cit.*, p. 480.

Dans *Jonathan Livingston Seagull* [*Jonathan Livingston le goéland*], Richard Bach, ancien pilote de l'armée de l'air américaine, se sert lui aussi de l'avion comme dispositif, mais d'une manière plus nuancée et plus discrète. Ainsi, et pour être exact, dans le texte, le mot « avion » n'apparaît pas. Le mot « avion », inventé par Ader, vient du mot latin « *avis* », ce qui signifie « oiseau ». Le sous-titre de l'adaptation cinématographique française est : « un hymne à la liberté ». Jonathan, un oiseau [*avis*], veut la liberté de voler de plus en plus haut.

Mais le langage aéronautique que l'auteur emploie pour décrire les goélands leur donne les attributs d'un avion. Prenons deux exemples concrets : « *crashing* », un atterrissage forcé d'un avion (traduit par « s'abattre » dans la version française) ou « *wingtips* », une partie spécifique des ailes d'un avion (traduit par « les extrémités de ses ailes »). Les manœuvres des goélands soulignent ainsi la présence sous-jacente de l'avion et la fonction de dispositif qui peut lui être attachée. Par exemple, Jonathan Livingston atterrit sur le ventre en glissant [*sliding into feet-up landings on the beach*²²] avant d'effectuer un piqué [*power-dive*²³]. Un avion peut éventuellement glisser en atterrissant, mais un goéland ? Et un « *power-dive* » désigne également une manœuvre d'avion, tout comme les termes techniques « *loop, slow roll, point roll, inverted spin, gull bunt* » et « *pinwheel* » qui servent à décrire les figures que fait Jonathan dans l'air : “*He discovered the loop, the slow roll, the point roll, the inverted spin, the gull bunt, the pinwheel*²⁴.”

De par son métier de pilote, Richard Bach connaît bien les différentes sortes de manœuvres possibles d'un avion, qu'il met ainsi au cœur de son roman ; derrière son manche, il les a probablement déjà toutes exécutées. Montra-t-il la même témérité que son personnage en tentant une variation de manœuvres techniques telles qu'un « *looping* » et un tonneau déclenché [“*he flew a loop to landing, with a snap roll just before touchdown*²⁵.”] ?

“*Climb to a thousand feet. Full power straight ahead first, then push over, flapping, to a vertical dive. Then, every time, his left wing stalled on an upstroke, he'd roll violently left, stall his right wing recovering, and flick like fire into a wild tumbling spin to the right*²⁶.”

Il est en tout cas évident que la liberté que Livingston cherche à conquérir est celle-là même que l'avion confère à son pilote, faisant se juxtaposer systématiquement les termes d'aviation et le vocabulaire relatif aux oiseaux. Ci-dessus les mots

²² Richard Bach, *Jonathan Livingston Seagull*, New York, Macmillan Company, 1970, p. 14. « [...] par un long sillage plat lorsqu'il touchait la surface, pattes escamotées. » (*Jonathan Livingston le goéland*, traduit par Pierre Clostermann, Paris, éditions J'ai lu, 2004, p. 12).

²³ *Ibid.*, p. 15. « atterrir sur le ventre... » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 12)

²⁴ *Ibid.*, p. 27. « Il découvrit le “*looping*”, le tonneau lent, le tonneau à facettes, la vrille inversée, la cabriolet de la mouette, la roue. » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 33).

²⁵ *Ibid.*, p. 27. « [...] il effectua à l'atterrissage un dernier “*looping*” suivi d'un tonneau déclenché, juste avant de se poser. » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 33).

²⁶ *Ibid.*, p. 20. « ... Grimper à trois cents mètres. Accélérer d'abord à l'horizontale, tout droit, à pleine puissance de ses muscles, puis piquer par l'avant, ailes battantes, à la verticale... Alors invariablement son aile gauche décrochait au sommet d'un battement, il roulait brutalement vers la gauche puis, pour retrouver son équilibre, essayait de tendre l'aile droite, et c'était alors de ce côté que se déclenchait une vrille folle. » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 17).

« *stall* » [caler] et « *spin* » [une vrille] s'appliquent plutôt à un avion ou à son moteur tandis que le mot « *flap* » sous-entend le battement des ailes d'un oiseau. Après plus d'entraînement, Jonathan Livingston ne se contente plus des simples manœuvres des goélands. Et finalement le langage aéronautique domine presque exclusivement la description de ses vols :

*"The instant he began his pullout, the instant he changed the angle of his wings, he snapped into that same terrible uncontrolled disaster; and at ninety miles per hour it hit him like dynamite. Jonathan Seagull exploded in midair and smashed down into a brick-hard sea"*²⁷.

C'est le record mondial de vitesse pour les goélands, mais Jonathan Livingston ne se contente pas des records pour goélands. Il ne veut pas se limiter au monde traditionnel de ses compatriotes. Il est déterminé à franchir toutes les barrières, y compris celle du son :

*"Then without ceremony he hugged in his forewings, extended his short, angled wingtips, and plunged directly toward the sea. By the time he passed four thousand feet he had reached terminal velocity, the wind was a solid beating wall of sound against which he could move no faster"*²⁸.

En atteignant enfin sa vitesse limite, Jonathan Livingston bute de fait contre une sorte de « mur de son », qui évoque le mur du son. Quel véhicule peut prétendre dépasser une telle vitesse ? L'avion, alors qu'il est certain qu'un goéland n'y parviendrait pas, Jonathan Livingston le Goéland semble ainsi posséder les attributs d'un avion dont il apprécie la puissance et la vitesse, et la joie qu'elles procurent : *"He swallowed, knowing that if his wings unfolded at that speed he'd be blown into a million tiny shreds of seagull. But the speed was power, and the speed was joy, and the speed was pure beauty"*²⁹.

Dans tous les cas, le proverbe cité par Bach sonne vrai : *"The gull sees farthest who flies highest"*³⁰. Grâce au voyage initiatique, les goélands arrivent à dépasser les paramètres traditionnels de leur monde et, chemin faisant, découvrent le but ultime de la vie : *"Who is more responsible than a gull who finds and follows a*

²⁷ *Ibid.*, p. 20. « À l'instant où il amorçait sa ressource, quand il voulut modifier l'angle d'attaque de ses ailes, il fut victime du même incontrôlable et terrible désastre que précédemment mais, cette fois, à cent trente-cinq kilomètres à l'heure, cela fit sur lui l'effet de la dynamite. Jonathan le Goéland s'écartela littéralement au milieu des airs et s'écrasa sur une mer dure comme pierre. » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 20).

²⁸ *Ibid.*, p. 25. « Alors, sans autre forme de procès, il plaqua encore une fois contre lui la partie antérieure de ses ailes, déploya les courtes et tranchantes extrémités de sa voilure et piqua droit vers la mer. À l'instant où il dépassait en chute libre les douze cents mètres, il avait déjà atteint sa vitesse limite, le vent devenant alors une sorte de mur contre lequel il butait. » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 27).

²⁹ *Ibid.*, p. 26. « Il avala sa salive, sachant que si ses ailes se déplaient à pareille vitesse il éclaterait en mille petits morceaux de goéland. Mais la vitesse c'était la puissance, la vitesse était joie et la vitesse était beauté pure ! » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 27).

³⁰ *Ibid.*, p. 62. « Le goéland voit le plus loin qui vole le plus haut. » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 80).

meaning, a higher purpose for life? For a thousand years we have scabbled after fish heads, but now we have a reason to live – to learn, to discover, to be free³¹!”

Jonathan Livingston le Goéland fait alors à peu près la même expérience salvatrice que celle que décrit Saint-Exupéry. Présent ou non, l’avion semble à même d’imposer sa fonction, illimitant le temps et l’espace, donnant accès à l’invisible.

L’AVION COMME FIGURE DU « MOI »

Tout au long de *Pilote de guerre* se pose une question qui dépasse largement la mise en scène des combats : qui est ce « moi » qui est à l’origine de la vision ? Le pilote cherche à connaître, voire à comprendre ce « moi ». Aucun professeur ni aucun philosophe ne peut résoudre l’énigme de ce sujet ; seul l’avion l’aidera petit à petit à mieux en faire le tour. Saint-Exupéry, accompagné de son « moi inconnu », s’installe dans son avion et se met au travail.

Dans le roman *The High and the Mighty* de l’américain Ernest Gann, les passagers cherchent également à se réfugier à l’intérieur de l’avion. Suite à un incident, pour alléger le poids de l’avion, le pilote décide de se débarrasser des bagages et du matériel. Pour ce faire, il faut ouvrir la porte de l’avion. Autrement dit, il leur faut sortir de leur cocon. Une fois la porte ouverte, les passagers réagissent ainsi : “*Exposed to it for the first time, the protection of the cabin broken, they lost their will. They drew back, wanting to return to their seats, hating the sensation of standing on the edge of the thundering abyss*³².” Exposés au vide du monde extérieur, les passagers préfèrent retourner à l’intérieur de l’avion, dans leur petit univers. Là, ils se sentent en sécurité, comme dans le ventre de leur mère.

Roland Barthes, dans *La Chambre claire*, se réfère à Freud en notant : « Or Freud dit du corps maternel qu’“il n’est point d’autre lieu dont on puisse dire avec autant de certitude qu’on y a déjà été”». Telle serait alors l’essence du paysage (choisi par le désir) : *heimlich*, réveillant en moi la Mère (nullement inquiétante)³³. »

Le ventre maternel implique un espace bien intime et, par conséquent, un lieu de sécurité qui n’est nullement inquiétant. Dans cet espace restreint et chaleureux, l’être humain trouve alors le refuge idéal. À plusieurs reprises dans *Pilote de guerre*, Saint-Exupéry évoque cette image du ventre, mais d’une manière plus ambiguë.

³¹ *Ibid.*, p. 35. « [...] qui donc est plus responsable que le goéland qui découvre un sens plus noble à la vie et poursuit un plus haut dessein que ceux qui l’ont précédé ? Mille années durant, nous avons joué des ailes et du bec pour ramasser des têtes de poisson, mais désormais nous avons une raison de vivre : apprendre, découvrir, être libres ! » (*Jonathan Livingston le goéland*, p. 40).

³² Ernest K. Gann, *The High and the Mighty*, New York, William Sloane Associates, 1954, p. 185. « Conscients, pour la première fois, de la tempête qui régnait au dehors, les passagers refluerent peureusement vers leurs fauteuils, comme si venaient déjà de s’ouvrir sous leurs pieds les abîmes infernaux, grouillants de démons en furie. » (Ernest K. Gann, *Écrit dans le ciel*, traduit de l’anglais par Diane Ribardiére, Paris, Presses de la Cité, 1953, p. 223)

³³ Roland Barthes, *La Chambre claire. Note sur la photographie*, Paris, *Cahiers du cinéma*, Gallimard/Seuil, 1980, p. 68.

Dans le premier passage ci-dessous, les réservoirs, le ventre de l'avion, subissent le choc tandis que, dans le deuxième, c'est le ventre de l'écrivain qui le subit :

« Au lieu de crever les réservoirs ils nous eussent tout aussi bien ouvert le ventre. Mais le ventre lui-même n'est qu'un tambour. Le corps, on s'en fout bien ! Ce n'est pas lui qui compte... ça c'est extraordinaire³⁴ ! »

« J'ai beau donner ces coups de pied géants, le déluge des coups de lances se recompose, là, devant moi. La couronne se rétablit. Les chocs me reprennent au ventre³⁵. »

De même, dans *The High and the Mighty*, Ernest Gann décrit ainsi la fin du voyage :

"There was now a gigantic cleavage in the sky-space which held the two airplanes. The ships broke out very suddenly from the clouds' captivity, and temporarily without hindrance, they swam across an immense womblike cavern³⁶."

Les termes « *cleavage* » (« espace compris entre les seins » ou « décolleté ») et « *womblike* » (adjectif inventé par Gann à partir du substantif « *womb* », signifiant le ventre maternel) renvoient tous au corps maternel de la femme. Métonymie de l'allaitement, « *cleavage* » suggère l'intimité entre le nouveau-né et sa mère.

Au moment de l'habillage, le pilote de guerre doit prendre le temps de mettre trois épaisseurs de vêtements superposés avant de relier tuyaux et circuits. Au cours de ce rite, l'habillage de l'avion se confond parfois avec celui du pilote ; il est désormais difficile de séparer l'un de l'autre :

« La respiration, je la prends dans ce masque. Un tube de caoutchouc me relie à l'avion, tout aussi essentiel que le cordon ombilical. L'avion entre en circuit dans la température de mon sang. L'avion entre en circuit dans mes communications humaines. On m'a ajouté des organes qui s'interposent, en quelque sorte, entre moi et mon cœur. De minute en minute je deviens plus lourd, plus encombrant, plus difficile à manier. Je vire d'un bloc et, si je penche pour serrer des courroies ou tirer sur des fermetures qui résistent, toutes mes jointures crient. Mes vieilles fractures me font mal³⁷. »

Le cordon ombilical sert de métaphore pour le tube en caoutchouc qui transporte l'oxygène vital. Mais, ce n'est pas le seul lien ; les autres circuits le relient encore plus à l'avion. D'autres organes, comme un laryngophone, viennent se greffer à ce corps de faux nouveau-né. En vérité, le pilote dépend totalement de l'avion, tout comme le fœtus de sa mère.

³⁴ Antoine de Saint-Exupéry, *Pilote de guerre in Œuvres de la Pléiade*, Paris, Gallimard, 1959, p. 345.

³⁵ *Idem*, p. 348.

³⁶ *The High and the Mighty*, p. 272. « Une vaste déchirure venait de se produire dans le firmament. Les deux avions émergèrent tout à coup de leur prison de nuages et, pendant un moment, parurent flotter au sein d'une gigantesque grotte céleste. » (*Écrit dans le ciel*, p. 315).

³⁷ Antoine de Saint-Exupéry, *Pilote de guerre, op. cit.*, p. 278.

Dans un passage situé quelques pages plus loin, cette dépendance est clairement soulignée :

« Ma paix est faite ainsi de ce que tous les instruments dont j'étais encombré ont pris leur place et reçu leur signification. Toute cette tripaille de tuyaux et de câbles est devenue réseau de circulation. Je suis un organisme étendu à l'avion. L'avion me fabrique mon bien-être, quand je tourne tel bouton qui réchauffe progressivement mes vêtements et mon oxygène. L'oxygène, d'ailleurs, est trop réchauffé et me brûle le nez. Cet oxygène lui-même est débité, en proportion de l'altitude, par un instrument compliqué. Et c'est l'avion qui m'alimente. Cela me paraissait inhumain avant le vol, et maintenant, allaité par l'avion lui-même, j'éprouve pour lui une sorte de tendresse filiale. Une sorte de tendresse de nourrisson³⁸. »

L'avion alimente le pilote et de quelle façon ! L'avion l'allait, tout comme la mère allait son nouveau-né. Une relation quasi filiale s'établit ainsi entre l'avion et son pilote qui ressent alors une « tendresse de nourrisson ». Le ventre maternel de l'avion apaise et assure le bien-être du pilote.

Contrairement au pilote, les passagers dans *The High and the Mighty* ne sont pas liés à l'avion par un tube en caoutchouc. En revanche, ils établissent avec lui une sorte de « connexion électrique » : "[...] *the lights in the cabin ceiling seemed overbright, and as if the passengers shared an electrical connection with them, they twisted nervously in their seats and squinted at the lights*³⁹. »

Dans l'esprit de Saint-Exupéry, la fusion de l'avion et du moi dépend d'un principe fondamental. L'avion en lui-même n'est pas l'essentiel. Comme nous l'avons déjà évoqué, l'avion n'est qu'un outil. Et le passage qui suit insiste sur le fait que les membres du corps ne sont eux aussi que des outils : « Tu loges dans ton acte même. Ton acte, c'est toi. Tu ne te trouves plus ailleurs ! Ton corps est de toi, il n'est plus toi. [...] Tes membres ? Des outils. On se moque bien d'un outil qui saute, quand on taille⁴⁰. »

Ainsi Saint-Exupéry enrichit-il l'équation initiale, associant l'avion et le moi, d'un troisième terme qui fait tenir le système. Le pilote loge « dans [son] acte » comme il habite son avion ; et il ne peut faire qu'un avec celui-ci que s'il coïncide pleinement avec son acte. De l'acte au moi et du moi à l'avion s'établit ainsi une chaîne dont chaque terme est essentiel : l'acte unit l'homme à son avion comme il l'unit à son propre moi. Sans acte, on n'habite pas son moi. Sans acte, il n'y a pas d'être.

Là où la société humaniste, là où une certaine philosophie écarte trop rapidement l'importance de l'acte dans la constitution de l'être, l'avion vient réunir ce qui était séparé. Il est le lien par lequel l'homme coïncide avec son propre moi par l'intermédiaire de ses actes. À la fois lieu et outil (dispositif en trois dimensions),

³⁸ *Idem*, p. 282-283.

³⁹ *The High and the Mighty*, p. 322. « [...] la lumière des plafonniers était d'une blancheur crue. Les passagers remuèrent nerveusement sur leur siège en clignant les paupières, et la lumière les montra pâles comme des spectres. » (*Écrit dans le ciel*, p. 364).

⁴⁰ Antoine de Saint-Exupéry, *Pilote de guerre*, op. cit., p. 346.

l'avion devient le mode essentiel de réalisation du moi. Ainsi s'explique aussi la proximité très grande, la quasi-fusion entre l'homme et l'avion, sur laquelle l'œuvre insiste chaque fois un peu plus.

L'AVION COMME SCÉNOGRAPHIE DU TRAGIQUE

Le monde en miniature que propose l'intérieur de l'avion peut servir à organiser le monde réel. De ce fait, l'auteur choisit parfois l'avion comme scénographie du point culminant de l'intrigue qui s'avère presque toujours tragique, soit par un aveu qui bouleverse définitivement les relations, soit par une mort qui suit peu de temps après.

Dans *L'Équipage* de Joseph Kessel, Thélis implore Maury et Herbillon de résoudre leur conflit personnel, conscient qu'une *ombre* rôde autour d'eux :

« – Maury, Herbillon, fit-il doucement. Depuis longtemps je sais qu'il y a une ombre entre vous. Mais si vous ne voulez pas gâter ma joie, embrassez-vous aujourd'hui.

Cette fois-ci, ce fut Claude qui détourna la tête⁴¹. »

Au moins deux fois dans le livre, le terme *ombre* se combine avec le mot *avion*, comme dans le passage suivant : « Et le jeune homme discernait chez Claude une affreuse certitude que celui-ci ignorait peut-être lui-même, mais qui répandait sur son visage une détresse d'animal touché à mort. L'ombre d'un avion sur le sol vint détourner le cours de sa rêverie⁴². »

Au premier regard, la juxtaposition de cette dernière phrase avec une description de Claude Maury, et indirectement d'Herbillon, semble un simple hasard. Un des deux drames de l'histoire, celui de l'amour et de la jalousie entre Maury et Herbillon crée une certaine tension. Petit à petit, on s'aperçoit que ces nombreuses références à l'*ombre* en préfigurent une autre plus essentielle encore, celle à laquelle les Psaumes assignent un lieu : la « *vallée de l'ombre de la mort*⁴³ ». Or, pour Joseph Kessel, l'avion se positionne toujours en arrière-plan de cette vallée. Plusieurs indices, tout au long du livre, annoncent la fin tragique de cette relation :

« Ce qui hantait les yeux de Maury, Herbillon, sans effort, le sut. L'équipage allait disparaître et Claude exigeait la vérité. À l'homme qui en même temps que lui allait s'abîmer dans l'espace, Jean ne se reconnut pas le droit de rien dissimuler.

Mais, devant périr, il eut peur de sa haine. Il désira que sa mort lui fût fraternelle et que l'équipage y entrât réconcilié. Humblement, sous le regard immobile, il joignit les mains⁴⁴. » Il ose sortir, en un sens, de son propre *huis clos* à bord de l'avion pour entrer dans la mort.

⁴¹ Joseph Kessel, *L'Équipage*, Paris, Gallimard, 1924, p. 226.

⁴² *Idem*, p. 215.

⁴³ Psaume XXIII, 4 de la Bible (version Louis Segond révisée, dite à la Colombe).

⁴⁴ Joseph Kessel, *op. cit.*, p. 246.

Après cette mort d'Herbillon, Maury repense à son frère d'armes. À l'hôpital, en se souvenant de lui, Maury évoque de nouveau le visage de son jeune camarade :

« Maintenant qu'il sortait du royaume des ombres et des âmes nues, il savait...

Herbillon ! Son jeune visage, son jeune corps ! Comment là-haut, dans le ciel funeste, il avait tristement joint les doigts⁴⁵ ! »

L'image fatale s'inscrit nécessairement « dans le ciel funeste », à bord de l'avion, au moment de l'aveu. Sur terre, Jean ne trouve pas le courage de faire face à Maury ; il préfère l'ignorer. Par contre, en plein ciel, leur complicité ne peut accepter un tel éloignement. Ce n'est que dans l'avion que Jean arrive enfin à avouer son acte. L'équipage peut désormais retrouver son intimité, avant de quitter la scène tragique et mourir.

Il en est de même pour la relation de Denys et Karen, protagonistes du roman *Out of Africa* écrit par la danoise Karen Blixen sous le pseudonyme d'Isak Dinesen. Dans la version cinématographique du livre [image ci-dessous⁴⁶] a lieu une longue scène dans l'avion en vol. Au moment le plus poignant du film, Karen se lève pour joindre sa main à celle de Denys, qui pilote l'avion derrière elle – signe de leur intimité. Dans le passage correspondant du livre on peut lire :

“Where you are sitting in front of your pilot, with nothing but space before you, you feel that he is carrying you upon the outstretched palms of his hands, as the Djinn carried Prince Ali through the air, and that the wings that bear you onward are his”⁴⁷.

FIGURE 3. *OUT OF AFRICA* (SYDNEY POLLACK, 1985)



⁴⁵ *L'Équipage*, p. 250.

⁴⁶ Voir le site <https://www.youtube.com/watch?v=3I7UJXOWo6E>

⁴⁷ Isak Dinesen (Karen Blixen), *Out of Africa*, New York, Random House, 1952, p. 241. « Dans un avion comme celui de Denys, le passager reste assis devant le pilote, avec le vide devant soi ; j'avais l'impression d'être portée à bras tendu comme le prince Ali qui traversait l'espace porté par son djinn, et il me semblait que les ailes qui m'enlevaient, tout étourdie, étaient celles du pilote. » (Karen Blixen, *La Ferme africaine*, traduit du danois par Yvonne Manceron, Paris, Gallimard, 1942, p. 320).

L'instant est si intense et si fort émotionnellement qu'elle a l'impression d'être emportée sur les ailes de son amant Denys, grâce à l'expérience permise par l'avion. C'est le seul moment où les deux acteurs se tiennent par la main, mais tous les vols passés ensemble ont rendu possible cette intimité finale. Cependant, ils ne jouissent pas longtemps de cette intimité. Au déjeuner chez lady Mac Millan, l'hôtesse informe Karen de la mort de Denys.

Aussitôt après l'aveu de leur amour à bord de l'avion se produit la mort de l'amant, comme si sortir de l'avion, ce huis clos tragique, c'était sortir de la scène tragique pour affronter la mort – à l'image des héros raciniens décrits par Roland Barthes. Lieu de l'intimité tragique où les destins se lient, l'avion est ainsi la scène emblématique d'une forme de tragédie moderne.

CONCLUSION

Gao Xingjian, lauréat du prix Nobel de littérature, décrit en deux tomes son grand voyage dans la Chine profonde. Son premier livre, *La Montagne de l'âme*, démarre par la phrase : « Tu es monté dans un autobus long-courrier [...]. » Après des centaines de pages, le voyage se termine dans le deuxième tome, *Le livre d'un homme seul*, de la manière suivante : « [...] L'avion de midi passé, tu rentres à Paris [...]. » Le cheval, le train, la voiture... tous, comme l'autobus, ont leur « moment de gloire » dans la littérature ; or, avec l'évolution du temps, l'avion les remplace. En tant qu'outil, l'avion agence l'action de l'œuvre et, par conséquent, donne un sens au reste du livre. Comme nous l'avons constaté tout au long de cette présentation, des auteurs se servent de cet outil en tant que *dispositif* de manières diverses : comme une technologie moderne, un voyage initiatique, une figure du « moi », une scénographique tragique, et encore d'autres façons que le manque de temps ne nous permet pas d'évoquer ici. Mais, grâce à l'avion comme *dispositif*, toutes les routes de l'espace, de la vie et de Dieu sont ouvertes à l'écrivain, de l'autre côté de l'écran céleste.

« CE QUI NOUS VIENT D'EN HAUT : FASCINATIONS ET CRAINTES DANS LA REPRÉSENTATION DES PUISSANCES AÉRIENNES »

Emmanuel Nal,
maître de conférences à l'université de Mulhouse

Fluide gazeux incolore, inodore et invisible qui constitue l'atmosphère terrestre, l'air s'appréhende de manière paradoxale. Évoluer à l'air libre, *prendre l'air* quand on se promène sont autant d'expressions qui inspirent une immédiateté : j'y suis déjà. Mais l'air se déploie aussi dans les régions célestes et supérieures, hors de ma portée, en une entité jadis appelée *l'éther*, que Platon (*Timée*) et Aristote (*Du ciel*) décrivaient comme pure, noble, peut-être même consubstantielle à l'âme humaine. Théâtre de phénomènes physiques, le ciel nocturne est constellé d'infini, nous renvoie à notre histoire et à notre devenir, inspire des promesses et des terreurs. Nous tenterons de montrer comment *mythos* et *logos* ont façonné une culture aérienne à travers le monde et comment la possibilité d'y évoluer pour l'homme, notamment avec l'apparition des aérodynes, dessine à la fois une continuité et une rupture dans les représentations aériennes et célestes. Nous tenterons d'illustrer comment ces représentations de l'univers symbolique aérien ont pu être mobilisées, en particulier à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, à travers l'exemple de tracts parachutés en 1944 et 1945.

LA NATURE ET LE SACRÉ : PHYSIQUE ET MÉTAPHYSIQUE DE L'AIR

La pensée des commencements et la recherche du premier principe intéressent le *mythos* et le *logos*, tout en situant leurs approches respectives de la question *Quelle est la source originelle de ce qui est, d'où procède toute chose ?* La mythologie grecque y répond à travers deux divinités primordiales : *Oouranos*, le ciel, qui s'unit à *Gaïa*, la terre, à partir desquels tout procède, comme le narre *La Théogonie* d'Hésiode. Du côté des *physiciens* de l'école milésienne (Thalès, Anaximandre, Anaximène), on s'interroge sur ce qui initie la dynamique des phénomènes, en posant plutôt la question : « Quel est le principe-élément (*archè-stoïchéion*) capable d'expliquer le réel dans toute sa variété ? » Anaximandre (610-545) cherche lui aussi l'un en qui s'origine le multiple : il faut trouver un méta-élément, estime-t-il, concept qu'il nomme « *to apeiron* », la matière indéfinie, qui serait le principe des quatre éléments connus, qui les commanderait et les précéderait : ce méta-élément contiendrait tous les possibles dans un équilibre qualitatif. Mais en quoi consistait-il ? Anaximène proposera *l'air illimité* : « L'air raréfié engendre le feu (soleil) : condensé, il produit l'eau, puis la terre. Il y a chez Anaximène une distinction implicite entre l'air et le souffle, que l'on retrouvera chez Lucrèce dans la composition de l'âme. S'il identifie âme et air, l'air est une *physis* dont le souffle est une modalité. Cette *physis* présente le double avantage d'être indéfiniment ductile (s'allonge, se déforme sans rupture) tout en restant saisissable physiquement : l'air illimité,

l'âme souffle, le monde comme respiration... » Pour Anaximène, tout se forme dans une étendue illimitée animée d'un mouvement incessant, selon une dynamique de condensation-raréfaction. Cette acception ressemble à un prélude à l'atomistique ; elle ouvre doucement à l'idée que les mêmes particules de matière, tantôt éloignées, tantôt rapprochées, expliquent la production des contraires. Intéressante convergence : l'approche physicaliste peut mobiliser des postulats analogues à ceux du discours mythique – notamment autour d'entités fondatrices dont la nature seule variera : méta-élément ou figure selon le cas. Ainsi, dans le discours mythique, le ciel (*Ouranos*) est père des dieux et du monde, lorsque, dans l'enquête physicienne d'Anaximène, « l'air illimité » s'envisage comme le possible méta-élément, père de tous les phénomènes du monde. On pourrait penser que ces conceptions pourront se rejoindre, voire s'alimenter réciproquement. L'*Encyclopédie* de Diderot (1778) relate d'ailleurs comment la cosmogonie chinoise se construit à partir d'une approche physicaliste entremêlée de mythe : les cinq éléments (eau, feu, bois, métal, terre) renvoient tous à « l'air revêtu de qualités » ; ainsi, « l'air pur et léger, porté en haut, a fait le ciel ; l'air épais et lourd, précipité en bas, a fait la terre. (...) Le ciel et la terre unissant leur vertu ont engendré mâle et femelle » et « C'est pourquoi l'empereur de la Chine est appelé *roi du ciel*¹. » La cause première, la génération des phénomènes, la différenciation mâle et femelle, la fondation du pouvoir politique : chacune se conçoit comme un avatar de l'air et s'intègre à un système global.

Et pourtant, ces deux conceptions entrent en sévère concurrence chez les Grecs, au point de s'exclure : l'objet des *Nuées*, la comédie d'Aristophane, est précisément la satire des *physiciens* dont le discours, caricaturé, devient synonyme d'impiété puisqu'il substitue les nuées aux figures du panthéon de l'Olympe. Un Socrate parodié y invoque son « souverain maître, air immense, qui enveloppe la terre de toutes parts, éther brillant, et vous, nuées, vénérables déesses, mères du tonnerre et de la foudre, levez-vous, ô souveraines, apparaissez au penseur dans les régions supérieures² ! » Au contraire, loin de les opposer, Socrate désirait comprendre comment le sens et les lois de la matière pouvaient entrer en cohérence ; en quoi peut-on penser que la façon dont les choses sont correspond à leur meilleure manière d'être ? Son plus vif espoir en ce domaine fut aussi sa plus amère déception : l'idée d'Anaxagore que l'esprit organisait la matière le séduisit sans hélas lui fournir un développement satisfaisant. On est loin d'une opposition entre (poly)théisme et athéisme aux relents de « monisme matérialiste » ; et pour reprendre la formule de Maurice Meigne, « les dieux sont morts, le divin est demeuré³ » – sous la forme d'une hypothèse de principe fondamental (causal et explicatif) de l'univers.

L'air voit se côtoyer la physique et l'au-delà de lui-même (c'est-à-dire la métaphysique) ; dans le *mythos* comme dans le *logos*, l'air et le ciel sont pourtant véritablement « sacrés », si l'on entend par là qu'ils « appartiennent à un domaine séparé, inviolable, privilégié par son contact avec du divin et inspirant crainte et respect » (définition Centre national de ressources textuelles et lexicales). On y

¹ Diderot, *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, tome VII, Genève, Pellet, 1778, p. 756.

² Aristophane, *Théâtre complet I*, Paris, Gallimard, 1987, p. 262-274.

³ Maurice Meigne, *Structure de la matière*, Paris, PUF, 1963.

retrouve, dans les deux cas, une symbolique clivante assez analogue : source de vie (l'eau vient du ciel), cause de destruction et de mort (foudre, grêle, inondations), reflet d'un ordre universel (astres), de quelque chose du temps (course du soleil), confrontant l'homme à ses limites naturelles (sa constitution physique, terrestre, avec la pesanteur) – et inspirant par là même tant de rêves (voler).

Toutes les traditions et les cultures restituent une symbolique forte de l'air et du ciel, avec des accents récurrents, bien que déclinée en images et représentations différentes. Pour n'en citer que quelques-unes : dans le *Livre de l'Exode*, c'est du ciel que tombe la manne qui nourrit les Hébreux ; dans *Le Nouveau Testament*, c'est l'étoile qui guide vers la crèche, c'est vers le ciel que l'Ascension fait regarder – et vers lui qu'elle incite à guetter un retour. La pierre noire, relique pour les musulmans, vient du ciel – au sens propre, et pour le croyant, également au sens figuré. Chez les Aztèques, plus de 1 000 ans avant notre ère, le serpent à plumes *Quetzalcóatl* réunit en une même figure le ciel et la terre pour conceptualiser l'activité agricole. Dans le shintoïsme japonais, la divinité majeure est Amaterasu, la *kami* du soleil et du jour, qui gouverne « les hautes plaines du ciel » et que l'on présente comme étant à l'origine de la dynastie des empereurs du Japon, après avoir demandé à son petit-fils Nigini de descendre du ciel pour gouverner sur terre.

Quelles que soient les époques et les sociétés, nous pouvons percevoir plus d'un trait culturel commun attribuant une valeur et un rôle souvent fondamentaux aux puissances célestes et aériennes. Cela peut induire la possibilité d'une anthropologie de l'air qui mérite d'être prise au sérieux dans la mesure où elle produit, entretient et véhicule des représentations qui vont façonner le conscient et l'inconscient de nos rapports au fait aérien.

TRANSCENDER L'HUMAIN, TRANSGRESSER LA NATURE ? REPRÉSENTATIONS EN VOL

Il y a les faits : quelque chose, des choses, nous viennent d'en haut. Il est celles qui se voient, celles qui se racontent, celles qui peuvent expliquer ce qui est là. Cette idée est fondamentale, car elle établit, rappelle que notre relation à l'air est verticale, mais d'une verticalité orientée par la pesanteur, notion elle-même ambivalente, qui résonne au plan physique tout autant que métaphysique. Car le phénomène premier auquel on pense qui matérialise la pesanteur, c'est la chute. Quelque chose tombe à mes pieds : je vais le regarder. Ne vais-je pas ensuite lever les yeux ? Ce qui aboutit à la surface a transité par l'air, et fut « plus haut » qu'il ne l'est désormais. La pesanteur, ce peut donc être aussi un vecteur : la condition pour recevoir ce qui vient de plus haut – sans préjuger de la valeur ou du risque dont sera porteur ce qui vient, car je l'ignore avant de le voir arriver ; ambivalence, encore, de l'espoir ou de la peur de ce qui nous vient d'en haut.

Je sais que nul objet physique n'habite l'air d'un séjour durable, et n'y conçoit son passage éphémère que selon deux modalités ; soit il s'y est d'abord élevé avant d'en redescendre fatalement, soit il s'y trouve parce qu'il vient de plus haut. Cela suppose une capacité extra-humaine ou une origine transcendante et contribue à fonder une symbolique religieuse : le ciel se gagne. Cependant, est-ce à moi qu'il revient de décider s'il m'est gagné ?