

Luc ROBÈNE
Professeur des Universités
luc.robene@uhb.fr
05 56 08 39 18
02 23 20 35 46

Dominique BODIN
Professeur des Universités
dominique.bodin@uhb.fr

Stéphane HÉAS
Maître de conférences HDR
stephane.heas@uhb.fr
Université Rennes 2
Lares-Las EA 2241
Article soumis le 6 avril 2009.

*City of Pau and the invention of "sports" flying
(1908-1910). From technological issues to society
pleasures : advent of a leisure and new powers
of the human body*

**Pau et l'invention de l'aviation « sportive »
(1908-1910). Des enjeux technologiques
aux plaisirs mondains : naissance d'un loisir
et nouveaux pouvoirs du corps**

LUC ROBÈNE • DOMINIQUE BODIN • STÉPHANE HÉAS

RÉSUMÉ : Après l'essor du cycle et de l'automobile, l'aéroplane constitue au début du XX^e siècle une étape majeure dans l'invention des techniques de la mobilité, ouvrant la voie à de nouveaux exploits, de nouveaux records, mais également à de nouvelles représentations de la puissance et des « pouvoirs du corps ». Nous analysons dans cet article la portée de cet élan. Il s'agit d'abord à travers l'éclosion des passions aviatrices de montrer comment la naissance d'un nouveau « sport » s'inscrit au carrefour de préoccupations technologiques, économiques, touristiques, culturelles et sociales. L'exemple de la ville de Pau, station climatique à la mode, élaborant des stratégies pour capter et mettre en scène les débuts de l'aviation (1908-1909) afin de retenir une clientèle mondaine, sert de point de départ à notre réflexion. Nous étudions par ailleurs les « effets corporels » de cette activité de loisir, plaisir distinctif des élites et pratique spectaculaire (1908-1910), en examinant de quelle manière elle imprime sa marque dans les corps. Trois regards sont alors mobilisés qui scrutent l'engagement physique des acteurs du vol, la mise en scène sociale des corps et l'invention d'un imaginaire structuré autour de l'exploit aéronautique et sportif (presse, cartes postales, etc.).

Il s'agit finalement de comprendre comment s'articulent, au cœur de la modernité culturelle, les effets matériels et symboliques de l'innovation technologique, les enjeux attachés aux usages sociaux d'un nouveau « loisir » et les représentations corporelles associées aux balbutiements triomphants de l'aviation et aux prouesses sportives de ses premiers héros.

MOTS CLÉS : sports aériens, Pau, Innovation technique, loisir mondain, représentations corporelles.

ABSTRACT: *City of Pau and the invention of "sports" flying (1908-1910). From technological issues to society pleasures : advent of a leisure and new powers of the human body*

Subsequent to the increasing popularity of both cycling and motoring, at the turn of the XXth century, flying comes as a major step in the invention process of the mobility techniques thus opening the way to new feats, new records but also to new representations of the might and "powers of the human body". In this article we shall analyse the impact of such momentum. First, through the budding passion for flying we can show how the advent of a new "sport" comes at the crossroads of technological, economical, tourist, cultural and social concerns. We shall first look into the case of the city of Pau, a fashionable climatic resort, which developed strategies aiming at appropriating and staging the emergence of flying (1908-1909) in order to retain an elite clientele. We shall also examine the "body-impacting" aspects of this leisured activity as an exclusive entertainment for elites and a spectacular practice (1908-1910) by looking at the way they actually put their imprint on the body.

Three different visions must then be mobilised which shall focus on : the physical commitment of the actors of flying, the social staging of the body and the invention of structured imaginaries around the feat of flying and its sporting nature (press releases, post cards etc.). Eventually one should understand how at the very heart of a cultural modernity, the concrete and symbolic effects of technological innovation articulate with issues tied to the social utilization of a new “leisure” and with representations of the body as associated to the triumphant infancy of the art of flying and the athletic prowess of its first heroes.

KEY WORDS: air sports, City of Pau, technical innovation, society leisure, body representations.

ZUSAMMENFASSUNG : Pau und die Erfindung der Sportfliegerei (1908-1910). Von technologischen Herausforderungen zum mondänen Vergnügen: Geburt einer Freizeitaktivität und neuer Kräfte des Körpers

Nach dem Erfolg des Fahrrades und des Automobils stellt das Flugzeug Anfang des 20. Jahrhunderts eine wesentliche Etappe in der Erfindung der Fortbewegungsmittel dar. Es öffnet neue Wege für herausragende Leistungen, neue Rekorde, aber auch für neue Vorstellungen von den „Kräften des Körpers“. Wir analysieren in diesem Artikel die Reichweite diese Begeisterung. Es geht zunächst darum, anhand der aufkommenden Leidenschaft vom Fliegen zu zeigen, wie die Entstehung eines neuen Sportes im Spannungsfeld zwischen technologischen, ökonomischen, touristischen, kulturellen und sozialen Belangen vorstatten geht. Das Beispiel der Stadt Pau, ein beliebter Luftkurort, der Strategien entwickelt, um die Anfänge der Fliegerei (1908-1909) in Szene zu setzen, um eine mondäne Klientel zu binden, dient als Ausgangspunkt unserer Überlegungen. Wir untersuchen außerdem den „körperliche Effekt“ dieser Freizeitaktivität, die ein distinguiertes Spaß der Eliten und eine spektakuläre Aktivität darstellt (1909-1910), indem wir analysieren, wie sie den Körper prägt. Drei Perspektiven finden Anwendung, um den physischen Einsatz der Flieger, die soziale Inszenierung des Körpers und die Erfindung einer strukturierten Vorstellung hinsichtlich hervorragender fliegerischer und sportlicher Leistungen (Presse, Postkarten etc.) zu erforschen. Schließlich geht es darum zu verstehen, wie sich mitten in der kulturellen Moderne die materiellen und symbolischen Effekte der technologischen Innovation, die an den sozialen Umgang mit einer neuen Freizeitaktivität gebundenen Herausforderungen und Körperrepräsentationen, die mit den triumphreichen Anfängen der Fliegerei und den sportlichen Glanzleistungen ihrer ersten Helden verbunden sind, ineinander fügen.

SCHLAGWÖRTER : Flugsport, Pau, technische Innovation, mondäne Freizeitaktivität, Körperrepräsentationen.

RESUMEN : Pau y la invención de la aviación “deportiva” (1908-1910). De los desafíos tecnológicos hacia los placeres mundanos: nacimiento de un tiempo libre y nuevos poderes del cuerpo

Después del crecimiento del motociclo y del automóvil, a principios del siglo XX, el aeroplano constituye una etapa mayor en la invención de las técnicas de movilidad, abriendo la vía hacia nuevas hazañas, nuevos record, pero también hacia nuevas representaciones de la potencia y de los “poderes del cuerpo”. Analizamos en este artículo el alcance de este impulso. En primer lugar, se trata de mostrar como el nacimiento de un nuevo “deporte” se inscribe en la encrucijada de las preocupaciones tecnológicas, económicas, turísticas, culturales y sociales a través de la eclosión de las pasiones aviadoras. El ejemplo de la ciudad de Pau, estación climática a la moda, elaborando estrategias para captar y poner en escena los comienzos de la aviación (1908-1909) con el fin de retener una clientela mundana, sirve de punto de inicio para nuestra reflexión. Por otro lado, estudiamos los “efectos corporales” de esta actividad de tiempo libre, placer distintivo de elites y práctica espectacular (1908-1910), examinando de que manera imprime su marca en el cuerpo. Tres son las miradas movilizadas que escrutan el compromiso físico de los actores del vuelo, la puesta en escena de los cuerpos y la invención de un imaginario estructurado en torno de la hazaña aeronáutica y deportiva (prensa, cartas postales, etc.)

Finalmente se trata de comprender como se articulan en el corazón de la modernidad cultural, los efectos materiales y simbólicos de la innovación tecnológica, los desafíos atados a los usos sociales de un nuevo “tiempo libre” y las representaciones corporales asociadas a los balbuceos triunfantes de la aviación y a las proezas deportivas de sus primeros héroes.

PALABRAS CLAVES : Deportes aéreos, Pau, Innovación técnica, Tiempo libre mundano representaciones corporales.

RIASSUNTO : Pau e l'invenzione dell'aviazione «sportiva» (1908-1910). Dalle poste in gioco tecnologiche ai piaceri mondani: nascita di un loisir e nuovi poteri del corpo

Dopo lo sviluppo del ciclo e dell'automobile, l'aeroplano costituisce all'inizio del XX secolo una tappa maggiore nell'invenzione delle tecniche di mobilità, apre la via a nuovi exploit, nuovi record, ma ugualmente a nuove rappresentazioni della potenza e dei «poteri del corpo». In quest'articolo analizziamo la portata di questo slancio. Anzitutto si tratta, attraverso lo sbocciare delle passioni aviatorie, di mostrare come la nascita di un nuovo «sport» si iscrive all'incrocio di preoccupazioni tecnologiche, economiche, turistiche, culturali e sociali. L'esempio della città di Pau, stazione climatica alla moda elaborante delle strategie per captare e mettere in scena gli inizi dell'aviazione (1908-1910) al fine di trattenere una clientela mondana, serve da punto di partenza alla nostra riflessione. Pertanto studiamo gli «effetti corporei» di quest'attività di loisir, piacere distintivo delle élite e pratica spettacolare (1908-1910), esaminando in quale maniera imprime il suo marchio nel corpo. Sono allora mobilitati tre sguardi che scrutano l'impegno fisico degli attori del volo, la messa in scena sociale dei corpi e l'invenzione di un immaginario strutturato attorno all'exploit aeronautico e sportivo (stampa, cartoline postali, ecc.).

Si tratta infine di comprendere come si articolano, nel cuore della modernità culturale, gli effetti materiali e simbolici dell'innovazione tecnologica, le poste in gioco collegate agli usi sociali di un nuovo «loisir» e le rappresentazioni corporee associate ai balbettii trionfanti dell'aviazione e ai processi sportivi dei suoi primi eroi.

PAROLE CHIAVE : innovazione tecnica, loisir mondano, Pau, rappresentazioni corporee, sport aerei.

Les travaux consacrés aux débuts de l'aviation ne se sont que peu intéressés aux manières par lesquelles l'invention de l'aéroplane, au début du XX^e siècle, imprime sa marque dans les corps. L'histoire culturelle a certes produit de remarquables travaux consacrés à la culture aérienne (Ory, 1991) sans pour autant s'attacher au registre des effets corporels et des représentations induites par l'ingérence technique de l'aéromobilité dans l'ordinaire des jours. Une des entrées possible pour lire ces transformations consiste à repérer et explorer les espaces qui, par cercles concentriques, donnent sens au changement. Il devient ainsi possible d'appréhender les modes d'*incorporation* de la culture aérienne en déplaçant alternativement le regard : du corps de celui qui affronte audacieusement l'inconnu, au risque d'y perdre la vie, vers les représentations de l'exploit sportif et les

stratégies du corps social qui observe, imagine, parade, voire spéculer sur le devenir attractif de l'innovation. Apparaissent ainsi des lieux et des moments dans lesquels s'élaborent ou se renouvellent les formes de la culture corporelle : apprentissage de la gestuelle et des techniques de pilotage, construction de sensations nouvelles, reconfiguration des représentations corporelles induites par la modernité stupéfiante de l'aviation balbutiante et par les projections inouïes qu'elle suggère dans l'imaginaire collectif (l'homme-oiseau). Simultanément, ces expériences renvoient à une mise en scène sociale dans laquelle le rapport à l'innovation demeure décisif. Les enjeux attachés aux usages sociaux du « loisir » aérien naissant recourent en effet les préoccupations distinctives de la « leisure class » (Veblen, 1899) tout en s'inscrivant dans des logiques événementielles plus commerciales.

Nous avons choisi comme point d'entrée un moment bien particulier de cette histoire : les années 1908-1909. Cette période reste marquée par la présence en France des pionniers américains Wilbur et Orville Wright. Les deux frères sont venus présenter leur machine volante en Europe. Ils sont à l'origine de la première école d'aviation du monde, implantée à Pau, dans les Pyrénées. Leurs expériences et leurs leçons, suivies par la presse mondiale, par les grands de ce monde et, à plus grande distance, mais non sans enthousiasme, par le public, inaugurent véritablement l'inscription de la culture aérienne dans le quotidien des Français.

Notre projet consiste dès lors à éclairer les premières étapes de ce bouleversement et les *manifestations incorporées* de la modernité aviatrice dans ses dimensions culturelles, technologiques et sportives.

Une première partie nous conduit à analyser les enjeux attachés à l'impact touristique et mondain de l'innovation. Une seconde partie nous permet d'éclairer plus spécifiquement les « effets corporels » de cette nouvelle activité de loisir (1908-1910). Trois regards sont alors mobilisés qui scrutent l'engagement physique des acteurs du vol, la mise en scène sociale des corps et l'invention d'un imaginaire structuré autour de l'exploit aéronautique et sportif.

1. L'INVENTION DE L'ÉVÉNEMENTIEL AÉRONAUTIQUE ET SPORTIF (1908-1909)

Après l'essor du cycle et de l'automobile, l'aéroplane constitue une étape majeure dans l'invention des techniques de la mobilité, ouvrant la voie à de nouveaux records. Les enjeux technologiques, économiques mais également les formes de reconnaissance attachées à la primauté de l'invention exacerbent les passions : « *Il ne faut pas laisser l'aéroplane s'achever en Amérique* » écrit ainsi, en 1903, le pionnier Ferdinand Ferber, soucieux de relancer les expériences d'aviation en France (L'Aérophile, avril

1903, 87). Car la nouvelle a déjà commencé à circuler : aux États-Unis, deux fabricants de cycles, Wilbur et Orville Wright, auraient réalisé des essais prometteurs. À Paris, les opinions sont partagées entre scepticisme et chauvinisme. Dès 1905 pourtant, des témoignages dignes de foi montrent que les frères Wright ont déjà réalisé de nombreux vols motorisés. Toutefois, beaucoup de pionniers français préfèrent encore croire au vaste coup de bluff. Du reste, rien n'est acquis car les Wright, d'abord boudés par la presse de leur propre pays, ont choisi de conserver le secret autour de leur invention. Jaloux de leurs performances, ils ne font aucune publicité à leurs essais, persuadés d'être seuls en mesure de fournir une solution définitive au problème de l'aviation. Mais leur avance technique s'effrite rapidement. En France, après l'envol public victorieux du pionnier Santos-Dumont, le 12 novembre 1906, et les nombreux essais de Blériot et de Voisin en 1907, l'aviateur Henry Farman, ancien cycliste et automobiliste, boucle le premier kilomètre en circuit fermé, le 13 janvier 1908. Abordée de manière beaucoup plus collective, l'aviation devient une réalité tangible (Robène, 1998, t. 2, 325 et suiv.)

Face aux succès répétés des Français, sentant la primeur de « l'invention » leur échapper, les frères Wright consentent enfin à venir faire la démonstration de leur machine en Europe. Le voyage est rendu d'autant plus nécessaire que les Américains, après de nombreuses tractations, ont finalement accepté l'idée de monnayer leur aéroplane sur le vieux continent. Pau constitue une étape majeure de leur périple européen.

1.1. Station mondaine et logiques de réseaux

Pour bien comprendre la sensibilité particulière de Pau à l'égard de l'aéronautique, il faut d'abord tenir compte de l'image que défend une ville d'agrément, soucieuse de renouveler sa capacité de séduction face à la concurrence des cités balnéaires de l'Atlantique. Pau est une

station climatique à la mode, colonisée depuis le milieu du XIX^e siècle par les membres de l'aristocratie et de la bourgeoisie britanniques. La ville accueille également de nombreux hivernants distingués venus de Paris et des quatre coins d'Europe se distraire l'espace d'une saison. Toutefois, face aux succès de Biarritz ou de San Sebastian, Pau peine à retenir une clientèle touristique inconstante (Dussol, 2006). L'intérêt de la ville pour les développements récents du « sport aéronautique » s'inscrit alors dans une stratégie de reconquête organisée autour d'attractions et de loisirs inédits.

Certes, le sport n'est pas en soi une nouveauté pour Pau. L'aéronautique non plus. La pratique des sports s'est développée de manière précoce dans la capitale béarnaise sous l'égide de la colonie britannique (chasse au renard, polo, cricket, tennis, etc.). La création d'un golf, le premier implanté sur le continent (1856), a largement contribué au succès mondain et à la renommée de la « Reine des sports ». À la fin du XIX^e siècle, l'implantation de l'aérostation est venue prolonger les effets de cette sociabilité distinctive. En réalité, le réseau élitiste des membres de l'Aéro-Club de France¹ (Paris) n'est pas étranger à cet élan. Plusieurs personnages influents comme l'industriel et constructeur aéronautique Henry Deutsch de la Meurthe ou l'aéronaute Paul Tissandier, familiers de Pau, contribuent à véhiculer la passion des ascensions en ballon. Paul Tissandier, grand bourgeois parisien, possède une magnifique propriété à Jurançon, à proximité de Pau. Il est l'ami d'Henri Sallenave, frère du futur maire de Pau, qu'il initie à l'aérostation. Leur amitié joue un rôle déterminant dans l'implantation locale de l'aviation. Car le grand mérite de Pau reste d'avoir su attirer W. Wright au pied des Pyrénées.

L'aviateur a débarqué en France le 1^{er} juin 1908. Son frère Orville est resté provisoirement aux États-Unis pour s'occuper sur place de la promotion de l'invention. Wilbur vient sur le vieux continent procéder aux démonstrations de leur appareil. Ces exhibitions sont destinées à promouvoir l'achat de leur brevet par un consortium français. Les frères Wright se sont engagés contractuellement à réaliser en France deux vols contrôlés de 50 kilomètres au moins, avec un passager. Ils doivent également accepter de former trois pilotes. En échange, ils recevront la somme de 500 000 francs. Moyennant cette transaction, le consortium acquiert le monopole de la construction et de la vente des appareils Wright en France et dans les colonies. Pour exploiter le brevet, une société est créée, la Compagnie Générale de Navigation Aérienne (CGNA). La première partie du programme s'accomplit au Mans. À l'issue de nombreux essais spectaculaires, les deux vols exigés par le contrat ont lieu le 22 septembre et le 11 octobre 1908 (VAGA, 1908, 229, 231-233, 247, 275, 372-373, 377 ; 1909, 4). Parmi les commissaires de l'Aécf envoyés pour contrôler les vols, se trouvent deux aéronautes, le comte de Lambert et Paul Tissandier. Ce sont eux que choisit la CGNA pour devenir les élèves de W. Wright. Le ministère de la Guerre désigne lui-même un troisième pilote, le capitaine Lucas-Girardville. Cependant, avec l'automne qui amène vent et brouillard, Wright a bien des difficultés pour continuer ses vols délicats et plus encore pour instruire ses élèves. Pau, à l'affût de toute nouveauté sportive, profite de cette occasion.

1.2. Stratégies palloises

Sous l'impulsion du maire, Alfred de Lasence, un Comité d'Aviation est créé fin octobre 1908. Ce comité évalue avec pertinence les solutions envisageables pour doter Pau de l'inno-

1. L'Aéro-Club de France (Aécf), créé en 1898, regroupe des personnalités françaises et étrangères passionnées par les développements sportifs, techniques, scientifiques et industriels de la locomotion aérienne. Première institution du genre fondée dans le monde, l'Aécf constitue un espace de sociabilité fermé au cœur duquel évoluent les grands noms de l'aristocratie et de la grande bourgeoisie française et européenne.

vation « aviatrice ». Écartant le succès trop éphémère d'une « semaine d'aviation », il imagine de créer

« dans les landes du Pont-Long (...) un vaste champ d'expériences pour avions, qui serait mis à la disposition des aviateurs désireux de venir poursuivre à Pau les essais qu'ils tentent actuellement dans les plaines du Mans, sur les terrains de manœuvre de Châlons et d'Issy-les-Moulineaux et que les rigueurs de l'hiver vont bientôt rendre impraticables dans ces régions du Nord. » (PP, 15-16 novembre 1908).

Le Comité se lance alors dans une campagne publicitaire d'envergure. Il fait adresser, à toutes les sociétés et à tous les pionniers de l'aviation, un dossier détaillé décrivant les caractéristiques exceptionnelles présentées par la région et les facilités accordées à ceux qui répondraient à cette invitation. W. Wright est très vite entré en possession de ce dossier, mais il ne sait que décider, car d'autres villes du sud de la France, dont Bordeaux, lui proposent également des conditions très intéressantes (l'Aérophile, 1^{er} janvier 1909, 13). À cette époque, Paul Tissandier se trouve au Mans dans l'attente de sa première leçon d'aviation. Il entretient une correspondance suivie avec son ami palois H. Sallenave qui l'encourage à intervenir auprès de Wright afin que celui-ci fixe son choix sur Pau (AMP, Correspondance Sallenave-Tissandier, 1908). Wright dépêche alors deux hommes de confiance (son manager Hart O. Berg et l'ingénieur Tharel) en mission exploratoire à Pau, le 9 décembre 1908, où ils sont accueillis chaleureusement par Alfred de Lassence et le Comité d'Aviation. Les deux délégués repartent enchantés de ce qu'ils ont vu et entendu, car promesse leur a été faite qu'un terrain serait mis gratuitement à leur disposition et qu'il leur serait offert, par la ville, un hangar avec local d'habitation édifié selon les plans qu'ils auraient dressés. W. Wright apprécie d'autant plus les propositions rapportées par ses collaborateurs qu'Alfred de Lassence, en personne, lui a adressé une lettre dans laquelle il écrit notamment : « Songez à l'accueil

enthousiaste que vous réserverait la colonie étrangère où vos compatriotes sont nombreux » (AMP, Registre, 18 décembre 1908).

L'argument décisif, cependant, porte sur la clémence du climat palois. La municipalité a chargé H. Sallenave de présenter au pionnier américain, encore indécis, de précieux documents confiés par l'éminent pneumologue Henri Meunier. Le scientifique a créé sur ses propres fonds, dans l'enceinte de l'hôpital de Pau, un observatoire où, chaque jour, depuis 1900, il consigne les observations relatives à la pression atmosphérique, la température, l'hygrométrie, et la vitesse du vent, particulièrement faible. Les relevés détaillés de sept années sont ainsi soumis à W. Wright. L'Américain, connu pour son pragmatisme et sa rigueur, se montre très impressionné par ces précisions. Cette fois, Pau a réussi : Wright décide du transfert de son appareil et de son équipe dans la capitale du Béarn afin de poursuivre ses essais (P-G, 20 décembre 1908).

1.3. Une attraction sensationnelle

W. Wright arrive à Pau le 14 janvier 1909. Son frère Orville, blessé dans un accident d'avion aux États-Unis, et sa sœur Katherine le rejoignent quelques jours plus tard (VAGA, 30 janvier 1909, 72).

Les vols ne commencent pas immédiatement. Il faut tout d'abord installer le matériel, monter le biplan, opération délicate que W. Wright, extrêmement minutieux, exécute lui-même. Il faut également dresser le pylône qui servira au lancement de l'avion car l'appareil n'a pas de roues ! L'engin repose sur des sortes de patins que l'on dispose

« sur un chariot roulant sur un rail et tiré par un cordage au bout duquel [sont] suspendus des poids de 500 kilos hissés au sommet d'un pylône de 5 mètres de hauteur. La chute de ces poids, jointe à la poussée des deux hélices de l'appareil [doit] permettre l'envol du biplan par temps calme. » (Etévé, 1970, 27).

Le premier vol de Wright a lieu le 3 février 1909 ; la première leçon de pilotage est donnée

à Paul Tissandier le 4 février (l'Aérophile, 15 février 1909, 85). Dès lors, l'aviateur américain, tout en construisant un deuxième appareil avec du bois envoyé des États-Unis, mène de front la formation de ses élèves et ses propres vols.

En matière d'apprentissage, Wright procède prudemment par familiarisation avec l'élément aérien, lors de petits vols, et par assimilation progressive des techniques de pilotage à l'aide de doubles commandes. Cette méthode est efficace car, malgré un temps d'apprentissage très court, de l'ordre de 3 à 4 heures de pilotage effectif, Paul Tissandier et le comte de Lambert volent seuls le 18 mars 1909 (l'Aérophile, 1^{er} avril 1909, 158). Les deux hommes sont prêts à prendre la succession du maître. Le capitaine Lucas-Girardville, par contre, semble avoir quitté Pau avant la fin de son apprentissage.

Ces expériences suscitent un intérêt sans précédent. La presse relate avec force détails les moindres vols et le public se presse vers le champ d'aviation aménagé pour le recevoir. Plus de 3000 personnes se retrouvent sur l'aérodrome, le lundi 22 février (P-G, 28 février 1909). Beaucoup d'étrangers viennent de Biarritz et San-Sebastian. Déjà, le 19 février, on a compté 132 voitures et 79 automobiles (PP, 20 février 1909). Il est vrai que l'on attendait alors la visite du roi Alphonse XIII. Louis Barthou, ministre des travaux publics, n'hésite pas à s'élever dans les airs aux côtés de Wright. Le roi d'Angleterre, Edouard VII se contente d'admirer deux splendides vols, le 17 mars 1909 (l'Aérophile, 1^{er} avril 1909, 157). Pas un jour ne passe sans que les élites ne marquent leur intérêt pour ce *sport fashionable* en train d'éclorre sous leurs yeux.

Sa mission terminée, les pilotes formés, W. Wright quitte Pau pour Rome le 24 mars 1909 où il va vendre ses appareils et instruire d'autres élèves (l'Aérophile, 1^{er} avril 1909, 158). D'autres pionniers (Blériot, Voisin, Nieuport, etc.) prennent la relève. Avec l'aviation nais-

sante et les premières écoles créées dans le monde,

« Pau a trouvé un excellent moyen de fixer l'attention du public sur les Pyrénées. Les adeptes du sport récent sont bien forcés de venir sur place prendre des leçons et chercher des émotions fortes. Ils désertent les plages ensoleillées pour approcher nos montagnes dont ils ne connaissent pas la séduction totale. Ils deviendront des fidèles, des amis. » (P-G, 14 mars 1909).

2. LE CORPS EN QUESTION(S) OU LES FIGURES DE LA MODERNITÉ TECHNIQUE INCORPORÉE (1908-1910)

L'analyse de « l'éclosion aviatrice » que nous venons de proposer permet de reconsidérer les transformations induites par l'innovation sous l'angle de l'expérience humaine, culturelle et sociale. Comment l'invention de l'aéroplane participe-t-elle à ré-agencer les repères des hommes dans l'ordre de la culture et des loisirs corporels, des techniques aux usages sociaux du corps ; des sensations physiques aux représentations induites par la puissance des machines et les performances des pilotes ? Comment l'envol fait-il sens dans une refondation du pouvoir : pouvoir de l'homme sur l'air, sur la machine ; pouvoir distinctif associé aux pratiques et usages du vol ; pouvoir évocateur de la « puissance icarienne » ?

2 1. Voler

2.1.1. L'aviateur fait « corps » avec sa machine

L'un des aspects les plus saisissants des débuts de l'aviation demeure inscrit dans l'instinctif bricolage qui, associant le corps du pilote aux organes de la machine, participe à concrétiser soudainement (si l'on songe au temps long du mythe icarien) l'impensable figure de l'« homme-oiseau ». Le *Flyer* des frères Wright constitue l'exemple parfait de cet agencement moderne dans lequel la place du corps (ou des corps) vient très habilement contrebalancer le poids du moteur (placé latéralement) alors que pieds et mains doivent trouver une place adé-

quate pour maîtriser les leviers de commande (Photo n° 3). Cette architecture nouvelle résulte d'une longue série d'essais, débutée par les Wright en 1899, dont chaque détail est consigné, expérience après expérience, dans les archives des deux inventeurs américains (Wright papers, S-I). L'invention s'inscrit également dans un ensemble plus vaste de tentatives par le monde et de variations techniques sur la forme des appareils (cellule, ailes, moteur, etc.). Long-temps, en effet, l'expérience du vol a cherché ses marques. Les glissades expérimentales de la fin du XIX^e siècle (Lilienthal, Allemagne ; Chanut USA) et du tout début du XX^e siècle (Ferber ; Archdeacon et Voisin, France) - décollage à pieds, corps suspendu sous les ailes, déplacements contrôlés du poids du pilote préfigurant les techniques modernes du vol libre - incluaient un corps balancier, décisif dans l'équilibre de l'engin et dans le contrôle de la direction. L'avènement du vol motorisé bouscule cet ordre corporel, déplace l'efficacité motrice du pilote qui se concentre désormais sur l'usage des commandes, leviers et volants, obligeant à un ré-agencement complet des différents éléments constitutifs du système homme-machine.

Si la position assise s'impose techniquement, rien n'est moins naturel en réalité que cet enfermement du pilote au cœur de l'appareil alors même que les sens et les sensations corporelles constituent des instruments premiers du pilotage. La navigation aérienne à vue (sans altimètre ni autre appareil de contrôle) demeure la règle jusque dans les années vingt. En 1906, avec les premiers essais de Santos-Dumont et son bond de 220 mètres sur la pelouse de Bagatelle, exploit immortalisé par la photographie, le pilote est encore debout, comme fièrement dressé sur un destrier dont il maîtriserait la course folle. L'homme est comme courbé par la difficulté de la tâche : s'élever, tenir l'air, contrôler la direction, ne pas chuter, etc.

D'autres procédures de positionnement du corps ont fonctionné. Bien avant de passer au vol motorisé, les planements des Wright aux États-Unis, en Caroline du Nord, ont dans un premier temps imposé le vol couché. Puis la motorisation et les nécessités du pilotage ont orienté les deux frères vers un choix plus rationnel : la position assise. Deux hélices propulsives à l'arrière entraînées par une chaîne de bicyclette, absence de roues, décollage sur patins à l'aide d'un poids de lancement : les Wright ont imaginé un système relativement stable et remarquablement efficace. Quoique déjà porté par une vitesse de près de 60 km/h, l'appareil donne le sentiment de soulever délicatement le pilote dans les airs. Sensation moins évidente avec les générations suivantes de machines : un an à peine après les exploits de Wilbur Wright à Pau, le pionnier Léon Delagrave, venu à l'aviation après une carrière artistique, se tue à Croix-d'Hins, près de Bordeaux, le 4 janvier 1910, dans sa tentative de dépassement des 100 km/h. Le moteur qu'il a fait monter sur sa machine crée une force motrice surpuissante qui « plie » littéralement l'appareil en deux lors d'un virage. Le malheureux meurt écrasé sous son aéroplane. Jusque dans la mort, l'aviateur fait corps avec sa machine.

2.1.2. Apprentissage et sensations du vol

L'élaboration tâtonnante des gestes du pilotage constitue un épisode fondamental dans la genèse de l'aviation et dans la construction de la figure du pionnier. La nécessité de transmettre rapidement et efficacement les connaissances acquises à de futurs élèves participe à produire des espaces et des outils inédits : « l'école » et la « leçon d'aviation ». À Pau, en 1909, Wright imagine un système remarquable de doubles commandes. Au départ, déclare-t-il aux journalistes,

« j'installe mon élève sur le siège à la droite duquel j'ai fait adapter, en vue de l'instruction de mes pilotes, un levier supplémentaire que je contrôle moi-même

avec mon levier de gauche. En cas de fausse manœuvre, je rectifie avec mon propre levier qui contrôle le levier du pilote. Quand l'instruction du pilote est assez avancée et qu'il est à peu près maître de l'appareil dans la ligne droite, je lui abandonne peu à peu la direction de mon levier de droite (...). Bien que le pilote ne l'ait jamais actionné jusqu'alors il a pu pourtant se rendre compte des mouvements que je lui imprimais dans les virages en suivant machinalement de la main toutes les impulsions que je lui donnais moi-même. (...) peu à peu, je lui abandonne la direction des deux leviers, n'étant plus à ses côtés que par simple mesure de prudence, jusqu'au jour où se sentant suffisamment maître de l'appareil, le pilote pourra voler par ses propres moyens » (VAGA, 27 février 1909, pp. 134-135).

D'autres pionniers comme Louis Blériot, venu à l'aviation après une carrière d'industriel dans l'équipement automobile, empruntent les mêmes voies expérimentales et obtiennent par essais et tâtonnements des résultats satisfaisants (1907-1909) avant de promouvoir également une forme d'enseignement du vol en « école » (1909).

Mais cet apprentissage premier n'est pas sans contraintes. Car le corps du pilote est un corps qui souffre. Wright subit des brûlures importantes (jet d'eau bouillante), le 4 juillet 1908, lors des essais moteurs de sa machine au Mans, dans les usines Bollée, au point de perdre connaissance. Louis Blériot s'engage dans le prix du *Daily Mail* pour la traversée aérienne de la Manche qu'il réalise victorieusement le 25 juillet 1909, non sans avoir subi lors des essais précédents un nombre important de brûlures très handicapantes (retour de flamme du carburateur). De son côté, le *sportsman* Hubert Latham, qui a fait de l'aviation son loisir de référence, n'a de cesse de rappeler la difficulté physique qu'il y a à manier l'appareil qu'il conduit dans les airs : un « Antoinette », sorte de grand insecte mécanique pourvu de deux volants placés de part et d'autre du fuselage et qu'il s'agit de manipuler simultanément pour

espérer maintenir l'appareil en vol et contrôler la direction tout en résistant aux soubresauts de la machine. Le corps du pilote est soumis à rude épreuve : trépidations de l'appareil, projections d'huile de ricin bouillante en plein visage, commandes complexes à maintenir en jeu mobilisant constamment bras et jambes, pannes fréquentes, chocs, chutes, accidents, etc.

Il faut enfin décrire un corps qui innove à la fois en termes de sensations et de perceptions tout en subissant de nouvelles contraintes physiologiques jusqu'à toucher les limites de la résistance humaine. L'essentiel des descriptions relève d'abord de l'étonnement ou de l'émerveillement (nouvelle vision du monde, sensation de puissance, de vitesse). Dès 1910, l'augmentation de la puissance des moteurs et des capacités des machines (durée, altitude, accélérations), la définition d'un contexte de compétition plus exigeant (généralisation des meetings aériens, logique compétitive des « prix », essor des vols de ville à ville), placent les premiers pilotes dans des conditions de contraintes physiques et physiologiques jusqu'alors inconnues. Des maux nouveaux apparaissent, souvent liés aux brusques accélérations et changements d'altitude permis par les nouvelles machines. Bourdonnements, nausées, fatigues, pertes de connaissance, etc. accompagnent les développements de l'aviation et la compétition acharnée que se livrent les pilotes avant 1914 (Cruchet & Mouligner, 1911). Ce qui pouvait n'apparaître encore que comme un risque choisi, inscrit au cœur d'un agréable passe-temps pour oisif fortuné, prend une ampleur nouvelle au fur et à mesure que l'aviation devient un « métier » concurrentiel permettant de rapporter des sommes importantes².

2.1.3 Ceux qui pilotent, ceux qui tractent

La question du loisir est tout à fait essentielle dans le rapport qu'elle instaure à l'innovation technologique et culturelle. L'aviation des

2. A titre d'exemple, sur les années 1909-1914, les meetings aériens, dans les grandes villes, offrent en moyenne 100 000 à 200 000 francs de prix.

années 1908 à 1910 est une pratique d'élite dont la dimension socialement classante doit être discutée. À la différence de l'aérostation qui reste un loisir mondain, marqué par l'amateurisme, l'aviation devient assez rapidement un métier et/ou une pratique utilitaire notamment dans le cadre militaire. Cette évolution rapide donne lieu à des chevauchements de conceptions, de valeurs et d'investissement tout à fait saisissants dont les usages sociaux du corps (Boltanski, 1971) constituent, parmi d'autres, un indice de lecture intéressant.

Ceux qui volent sont d'abord les expérimentateurs comme Wilbur Wright ou des industriels comme Blériot pour qui l'aéronautique est une seconde carrière. Puis, très rapidement, les premiers élèves, en particulier le comte de Lambert (d'origine russe) et le grand bourgeois parisien Paul Tissandier (descendant d'une famille de savants et aéronautes renommés – les frères Tissandier). Cette première génération d'élèves-pilotes est tout à fait particulière dans la mesure où elle représente, de manière assez brève, l'investissement des classes sociales dominantes (aristocratie, grande bourgeoisie) dans l'invention et la maîtrise de nouvelles pratiques d'excellence : des pratiques de l'exploit inimitable susceptibles d'incarner la modernité culturelle tout en classant socialement ceux qui s'y adonnent sans autre but que le plaisir d'en user avec panache. Les photos et cartes postales (CAEA) montrent combien le corps du pilote distingué est un corps en représentation, soulignant la rectitude des positions, le port noble des attitudes. Dignité aristocratique du comte de Lambert qui affecte en toutes circonstances de privilégier un flegme et un détachement remarquables compte tenu des risques encourus. L'attitude est partagée par d'autres pionniers privilégiés comme l'élégant *sportsman* Hubert Latham, que les photographies ont immortalisé en train de fumer fleg-

matiquement une cigarette sur la carcasse de son aéroplane s'enfonçant lentement dans les flots de la Manche après une chute malheureuse. Tenues irréprochables des pionniers en représentation : jusqu'à la pochette de soie que Paul Tissandier arbore fièrement au pied ou aux commandes de son aéroplane. Plus qu'un simple ornement distinctif, cet élément vestimentaire offre à l'analyse historique et sociale des usages du vol un indicateur symbolique fondamental. En effet, au moment où Tissandier se trouve en charge de la reprise de l'école Wright, il est soudainement placé face à de nouveaux élèves dont les perspectives aviatrices ne sont plus celles de la « leisure class » (Veblen, 1899) mais bien celles de futurs pilotes de métier. La « distance au rôle » (Goffman, 1956 (1996) ; Bourdieu, 1979) inscrite dans la maîtrise du « jeu pour le jeu » s'efface devant des considérations plus utilitaires. De fait, la conception gratuite du vol de Paul Tissandier (mais également celle du comte de Lambert qui selon son expression « ne vole que pour voler ») se heurte aux visées pragmatiques d'une seconde génération d'élèves, ambitieux d'acquiescer des prix, ou soucieux, tels les militaires, de faire preuve avant tout d'efficacité³. Le capitaine Etévé connaît ainsi de nombreux problèmes. Il arrive à Pau, le 15 janvier 1910, pour commencer son instruction de pilote et résume ainsi ses déboires :

« Le pilote moniteur, Tissandier (...) considère l'aviation comme un art d'agrément et non comme un métier (...). Du 16 au 30 janvier, Tissandier ne vole pas. Il faut que le temps soit calme et il n'est pas calme quand le mouchoir de soie qu'il sort de la poche de son veston remue même faiblement quand il est exposé au vent. » (Etévé, 1961, 121).

L'autre dimension essentielle de l'aéronautisme et de son rapport au loisir et à la mise en jeu du corps est celle de la répartition des tâches et, plus encore, de la symbolique de

3. L'armée en effet prévoit l'acquisition de plusieurs aéroplanes Wright. Aussi tient-elle à voir plusieurs de ses officiers rapidement formés à la conduite de ces machines.

l'investissement physique dans l'accomplissement de l'effort. À un premier niveau, nous pourrions dire qu'il existe une forme de division sociale du travail sur le champ d'aviation. Ce procès *s'incarne* littéralement dans les rôles et les différentes attributions qui incombent aux acteurs dans le maniement de la machine, au sol. Le corps est directement mis en jeu, de manière laborieuse. Il y a l'effort brut, celui de l'aide, du mécanicien, des hommes de troupe que l'on mobilise pour pousser ou tracter les machines, pour redresser un aéroplane ayant capoté. Pour dégager la piste, maintenir l'ordre, etc.

A un second niveau, émerge symétriquement à cet usage de la force servile, l'engagement corporel « noble » ou plutôt *fashionable* des élites ! Y compris sur des tâches similaires mais dont la mise en scène mondaine donne soudainement une lecture différente. Toute la colonie britannique et américaine de Pau, lord Balfour et lord Northcliffe en tête, se presse sous les objectifs des photographes pour remonter les poids de lancement des Wright (500 kg) et aider au départ de l'aéroplane (Photo n° 2). Il y a là une épure fascinante de l'usage distinctif du corps dans un contexte où l'innovation et la modernité suggèrent une recomposition provisoire des rôles sociaux. Une manière tout à fait décisive de se saisir avec ostentation de la scène de l'exploit et d'inscrire ses actes dans le sens du changement, de dominer les perspectives du progrès. Ces dernières remarques doivent être étendues à d'autres analyses qui embrassent plus largement l'espace de production de la performance.

2.2. Mises en scène

En réalité, l'histoire des premiers exploits aériens est, à ses débuts, davantage celle d'une étroite imbrication des rôles. Images d'un entre soi, d'une communion au cœur de laquelle spectateurs choisis et pionniers du vol partagent une forme d'expérience initiatrice privilégiée. Comme un moment d'exception durant

lequel des êtres d'exception assistent au triomphe de l'excellence et mettent en scène le spectacle de leur propre réussite sociale. Ce spectacle parfaitement maîtrisé s'insère dans un lieu clos que matérialisent admirablement bien les enceintes du champ d'aviation. Découpage de l'espace qui maintient économiquement et socialement à distance le vulgaire, le spectateur enthousiaste, la foule agglutinée hors du cadre.

Cette communion des êtres d'élite au sacre de la modernité culturelle qui s'incarne véritablement dans les « merveilleux frémissements » de l'aviation triomphante invite immédiatement à porter un regard sur l'espace distinctif du loisir aéronautique et sur la place qu'occupe dans cet espace et dans cette mise en scène, le corps des acteurs.

2.2.1. Se montrer

L'assistance aux premières expériences, incontournable pour tout membre du *High-life* qui se respecte, est un puissant marqueur social. La présence des élites sur le champ d'aviation, les espaces occupés en fonction du rang social, du genre (les hommes devant, les femmes souvent en retrait), jouent un rôle déterminant dans les stratégies de positionnement des spectateurs de l'envol : monarques, hommes politiques, décideurs, témoins privilégiés des premières expériences, mondains et mondaines engoncés dans les atours d'une modernité culturelle et sociale classante. Les termes mêmes du découpage territorial du champ d'aviation, empruntés au turf, rendent compte de la distribution sociale de l'espace : l'entrée au « pesage » pour les élites (à partir de 60 francs pour la saison) ; à bonne distance, une entrée au tarif populaire de 0,50 f. (PP, 26 novembre 1909 ; 8 novembre 1910)

Être vu, participer, être intégré au cadre de l'exploit compte autant que d'y jouer un rôle réellement actif. La dimension exceptionnelle des premiers vols semble imprimer à la présence démonstrative des élites l'excellence que la maîtrise même des appareils confère aux

pionniers : intégration symbolique des nouveaux pouvoirs technologiques et transfert de cette modernité acquise vers les mécanismes de la domination et de la distinction sociales.

Les développements stupéfiants de l'essor aérien, de la vitesse, de l'exploit inimitable déterminent ainsi de nouveaux espaces sélectifs du loisir et de l'ostentation au cœur desquels la « *leisure class* » (Veblen, 1899) peut donner libre cours à l'expression physique, technique et corporelle, vestimentaire et élégante, de sa différence (Photo n°1). Le spectacle est autant dans les airs que sur le champ clos du « pesage » où, à distance intime des héros de l'air, la bonne société capte les lueurs du progrès et brille de mille feux. C'est bien dans les interstices de l'innovation et dans l'éclat de la nouveauté que la fraction élitiste du corps social expose sa maîtrise des transformations du monde et qu'elle développe ses capacités à dominer le sens du changement.

Le champ d'aviation est un espace où l'on se montre, où l'on fait assaut d'élégance. Les nombreuses photographies réalisées à l'occasion des envolées palloises de Wright mettent en scène des hommes et des femmes en plein air, dans un cadre de loisir, de détente, arborant la même tenue vestimentaire que dans la vie quotidienne. Ces images témoignent simultanément d'un mode de vie sélectif où le rang social, reconnaissable dans la manière de se vêtir, se doit d'être visible en toutes circonstances.

La foule des anonymes, quant à elle, est absente sur la plupart des premières vues. Le public se trouve de l'autre côté de la lice, entassé, agglutiné contre les barrières, tenu à distance par le double effet du prix des places dans les enceintes réservées et par la territorialisation exclusive du champ de production de l'exploit aérien.

2.2.2. *Le corps du roi*

L'une des déclinaisons possibles de cette présence, de cette circulation distinctive dans les canaux de la modernité culturelle, est incar-

née par la position royale, notamment par la présence du roi d'Espagne, Alphonse XIII. La place du souverain sur la scène aéronautique est tout à fait particulière, située au croisement des obligations protocolaires, de la mise en scène sociale et du désir de nouveauté que rehausse l'intérêt sans doute sincère du roi pour les débuts de l'aéronautique (il a patronné la naissance de l'Aéro-club Royal d'Espagne en 1905). Alphonse XIII, connu pour son goût pour le sport, aimerait bien profiter de cette nouveauté inouïe, ne serait-ce qu'en tant que passager. De nombreuses photos et gravures le représentent ainsi extrêmement attentif aux explications que W. Wright donne sur le fonctionnement de la machine. Mais le protocole et la raison d'État empêchent ce roi *sportsman* de prendre la place du passager (l'Aérophile, 1^{er} mars 1909, 107-108). Le corps du roi est finalement un corps protégé, « empêché ». Le risque et la violence de la chute sont évidemment au principe même de cette prudence qui, paradoxalement, fixe les limites de la quête aristocratique de l'excellence à de plus sages occupations pour le monarque (équitation et automobilisme notamment pour Alphonse XIII). Au moment où les élites de l'Aecf s'illustrent dans de remarquables exploits (le comte de Lambert est par exemple le premier homme à survoler Paris en aéroplane et à doubler la Tour-Eiffel en octobre 1909), cette quête du *nec plus ultra*, apanage classique d'une aristocratie européenne en mal de légitimité, trouve dans la sphère politique et protocolaire les limites de son accomplissement. Même position du côté du roi d'Angleterre Edouard VII. Avec cette différence essentielle que la presse ne fait guère état d'un possible désir royal en direction du ciel. Le souverain britannique, moins téméraire que son homologue espagnol, se contente d'affirmer sa royale présence sur le champ d'aviation, tout en se passionnant pour les explications qui lui sont fournies par W. Wright, loin de l'appareil. À quelques distances sur l'échelle sociale, les hommes de pouvoir comme le ministre Louis

Barthou ou le parlementaire Breton, n'hésitent guère à tenter l'aventure, le député du Cher suppliant même littéralement Wright de l'enlever dans les airs.

2.2.3. Observer et encourager

Les photos montrent cette belle société (beaucoup plus rarement le public) dans l'accomplissement cérémoniel de l'assistance au spectacle de la performance, ou comment goûter avec élégance au plaisir fascinant de l'exploit. Le public privilégié est sagement ordonné, figé en une sorte de contemplation très digne, toute en retenue. Cette attitude empreinte de rectitude dit aussi beaucoup de choses dans la « distance » qui s'affiche : point de chapeaux jetés en l'air (populaire) mais plutôt une admiration contenue.

Au pesage, l'encouragement se manifeste par la présence physique, digne, les félicitations, parfois le regard, tout en conservant une distance à l'enthousiasme trop manifeste, trop bruyant, trop vulgaire. La retenue dans l'émotion, la maîtrise de l'excitation et des sensations provoquées par le déroulement stupéfiant de l'action, donnent ici encore une idée assez claire des conditions dans lesquelles la production de l'exploit inimitable participe à renforcer les codes de bienséance qui président à la distinction sociale (Bourdieu, 1979).

Certes, il s'agit bien aussi d'un spectacle bouleversant. Et il reste sans doute à s'interroger plus longuement sur les conditions dans lesquelles sont produites des images (Gervereau, 2003) souvent elles-mêmes orientées sinon mises en scènes bien qu'étant supposées révéler la spontanéité d'un moment exceptionnel. Beaucoup de ces vues servent à illustrer les cartes postales qui s'échangent en Europe dans les années d'avant-guerre. Elles contribuent à véhiculer simultanément une trace de moments rares tout en orientant médiatiquement la lecture de l'événement autour de thématiques fortes. Parmi ces thématiques, l'articulation entre innovation technologique, spectacle sportif et

loisir mondain demeure essentielle car porteuse d'une image, d'une identité dont joue habilement la ville de Pau (« Nos hôtes royaux et l'aviation » ; « Pau-aviation » ; « La colonie britannique assiste au vol de Wright » ; etc.). La fabrication des images, souvent pensée dans une perspective d'affichage, n'est pas neutre et produit un monde qui s'affiche comme réel. Elle invite de fait à mesurer une fois de plus la distance entre réalité et constructions culturelles et sociales des faits (Gervereau, op. cit., 98-99). Faut-il en définitive s'étonner du cadrage particulier des « scènes » et du rendu tantôt mondain, tantôt sportif et technique, des moments de loisir auxquels renvoient ces vues ? La présence physique de la belle société européenne, à Pau, immortalisée par les objectifs des photographes dans ses rituels sociaux, est l'un des effets recherchés. L'événementiel s'inscrit dans une stratégie de reconquête face à la concurrence des autres cités touristiques comme Biarritz. La médiatisation des premières envolées sur fond de mondanités constitue dès lors un argument commercial supplémentaire essentiel. Elle participe à prolonger les effets de reconnaissance attachés à l'implantation de l'activité aéronautique et sportive en terre paloise en accolant au spectacle de la performance, celui du monde social qui la valorise.

2.3. Représenter

Les vols des frères Wright en France ont contribué, par leur portée technique et médiatique, à reconfigurer les horizons des potentialités humaines. *L'homme-oiseau* devient une réalité sublimée que la vision déchirante des pionniers s'élançant dans les cieux sur de frêles machines installe au creux des imaginaires.

En très peu de temps, la société française a basculé dans l'ère de l'aviation triomphante non sans que l'expérience n'impose, discrètement d'abord, puis de manière plus évidente au fur et à mesure que se produisent des accidents souvent mortels, un fonctionnement corporel soumis à de profonds bouleversements.

La captation médiatique du changement et la construction des imaginaires, du loisir de classe à l'émergence du « métier » d'aviateur, constituent le dernier regard essentiel qu'il convient de porter sur la rupture aviatrice et les formes de son *incorporation*.

2.3.1. Corps sublimés

Le corps de l'aviateur, du *sportsman*, devient le sujet de représentations qui idéalisent les qualités, les vertus et les pouvoirs des nouveaux héros. En réalité, beaucoup de cette effervescence émotionnelle tient d'abord au fait que la grande presse ne s'est jamais véritablement souciée d'expliquer la réalité scientifique et technique du vol en aéroplane (Robène, Bodin, 2008). Elle a littéralement occulté la dimension didactique des articles qui rendaient compte des premières envolées, préférant forcer le trait héroïque en privilégiant l'aspect sensationnel de ces vols. L'ignorance à peu près totale du grand public en matière d'aérodynamique et de techniques aéronautiques a très largement concouru à accréditer l'idée de facultés spéciales, notamment en termes de qualités physiques, susceptibles de rendre possibles le pilotage des aéroplanes. De ce fait, les premiers aviateurs, souvent issus des classes sociales dominantes, sont apparus tantôt comme doués de pouvoirs surhumains, tantôt comme les héritiers d'une « race » d'hommes exceptionnels.

L'imagination des journalistes, des caricaturistes et des artistes dont les productions ont été commandées par les médias, illustre le souci d'inscrire l'innovation dans un système de représentations en adéquation avec les catégories de l'utopie ailée. Souvent l'iconographie n'a fait que reproduire, presque par mimétisme, ce que l'imaginaire collectif s'attendait à trouver dans la production du vol : un reflet des pouvoirs de la nature désormais attribués à certains humains. C'est ainsi que de très nombreuses représentations d'homme-oiseaux, d'hommes-insectes, participent à fonder une sorte de bestiaire mécanique, suprême hommage fait aux

pionniers de l'aviation. Wilbur Wright est ainsi devenu classiquement « l'aigle » royal de l'aviation, le frère dandy Santos-Dumont est apparu sous la forme d'une libellule, etc.

Plus intéressante encore est la construction des représentations qui, à la faveur de l'aviation naissante, ont tenté de rendre compte du progrès technique à travers la double relation entre l'homme et la machine : machinisation du corps et humanisation de la machine. La production de modèles d'« hommes-machines » et autres « avion-hommes » (AMBx, Fonds Fayolle) qui alimente les imaginaires des lecteurs rentre davantage dans une conception futuriste du vol. Elle questionne le devenir de l'homme d'action confronté aux nouveaux usages du loisir aérien. L'éclosion de l'aviation, au début du 20^{ème} siècle, plaisir distinctif pour les uns, spectacle de masse pour les autres, donne en effet le sentiment d'opérer une véritable rupture dans la manière de vivre la modernité, de se représenter le monde et de s'y représenter. L'« expérience aviatrice », immédiatement mise en scène dans les journaux et les séries de cartes postales, élargit brusquement le champ des possibles, raccourcit l'espace et le temps, suggère de nouveaux records, illustre de nouvelles attentes (Robène, Bodin, 2008). La traversée de la Manche en aéroplane, accomplie par Louis Blériot quelques mois seulement après les exploits des Wright à Pau, constitue une étape fondamentale dans ce processus d'émancipation icarienne. Le journal *La Vie au Grand Air* publie, dans son numéro spécial de Noël 1909, une vision futuriste de cet élan qui emprunte aux fantasmes de la machinisation du monde. Cette image, qui représente Louis Blériot mi-homme, mi-aéroplane, s'élançant au-dessus des flots pour franchir le *Chanel*, renvoie à l'importance de l'impact de l'exploit sportif et technique dans l'esprit du public (Photo n° 4). Elle met en scène ce que l'imaginaire collectif a retranscrit du mystère de l'essor aérien alors que l'âge du loisir mondain (le *sportsman* Hubert Latham vient d'échouer dans

la même épreuve, le comte de Lambert a abandonné) cède progressivement le pas au souci d'efficacité et à ses conséquences techniques et humaines. L'image dit ainsi toutes les interrogations que suggère, à l'ère industrielle, l'installation du corps au cœur de la machine, *a fortiori* au cœur de la « machine volante ».

2.3.2. Corps broyés

L'homme est allongé par terre, au milieu des débris de l'aéroplane. Il s'appelle Eugène Lefèbvre. Il a le triste privilège d'être, quelques semaines seulement après les exploits de Wright à Pau, la première victime française de l'aviation naissante. La représentation de l'horreur tient sans doute moins dans l'idée de la mort elle-même que dans l'image du rêve brisé immédiatement diffusée par la presse à gros tirage : l'association soudaine d'un corps sans vie allongé à côté de l'appareil transformé en un « lamentable chaos de bois et de ferraille » (VAGA, 573, 11 septembre 1909, 208) ; un corps broyé dont les membres restent prisonniers de la machine encore fumante. Car, d'une manière générale, l'accident a plutôt constitué, durant les premiers mois qui ont suivi les exploits des frères Wright, un sujet de curiosité. Un ingrédient spectaculaire intégré aux développements d'une pratique de loisir qui se laisse admirer à distance. Le début de l'année 1909 reste ainsi traversé par la présentation, dans la presse illustrée, de la chute sans gravité de tel ou tel aviateur, jusqu'aux célèbres plongeurs de Latham dans ses essais pour traverser la Manche. Rapidement cependant, toute la dimension dramatique du vol a semblé ressurgir d'un XIX^e siècle encore proche, marqué par l'accidentologie des ascensions en ballon et la vision des corps broyés par la terrible chute (Robène, 2001). En septembre 1909, quelques jours après la mort de Lefèbvre, la fin tragique du dirigeable militaire *République* et de son équipage est venue rehausser cette dramaturgie des airs et redonner forme à tout un imaginaire morbide associé aux formes d'héroïsation de la conquête de l'air. Le journal *La Vie au*

Grand Air (576, 6 octobre 1909, 244-245), décrit ainsi l'agonie des malheureux équipiers, l'un aplati sous l'appareil, l'autre portant derrière la tête « un large trou d'où la cervelle s'échappait ». Le journal évoque pour ses lecteurs : « Les yeux aux pupilles dilatées, la bouche grande ouverte donna[ant] une effrayante impression de terreur ». En 1913, le pionnier français Henry Farman cherche encore à minimiser les risques du vol, rappelant que, sous certaines conditions et en respectant quelques principes élémentaires, « l'aviation est un sport sûr » (VAGA, 1913). La lutte est cependant inégale contre les effets de masse générés par la presse populaire. Celle-ci n'a eu de cesse, durant les années 1909-1914, de mettre en scène les accidents qui, semaine après semaine, sont venus endeuiller l'essor de l'aviation alors que la pratique du vol en aéroplane s'évadait du cadre de l'exploit gratuit et inimitable pour s'ouvrir au professionnalisme et à la quête des « prix ». Contraste tranché entre l'élégante mise en scène des chutes distinguées du *sportsman* Latham et l'ordinaire mortifère du « métier » d'aviateur. Le *Petit Journal*, le *Petit Parisien*, les suppléments illustrés des grands quotidiens comme *La Petite Gironde*, à Bordeaux, ont régulièrement rendu compte de ces fins tragiques. L'utilisation d'illustrations pleine page, en couleur, ainsi que le traitement résolument dramaturgique des accidents ont, tout en répondant à la satisfaction d'un lectorat avide de sensationnel, largement contribué à façonner une esthétique de la morbidité aéronautique. Appareils et pilotes broyés par la chute, reconstitutions des derniers instants des malheureux, aviateurs perdus en mer. Lentement, cette représentation de la mort s'est inscrite dans une prise de risque désenchantée, loin des loisirs distinctifs de la belle société et des prouesses de Wright à Pau.

CONCLUSION

Notre projet visait à comprendre, à travers l'essor de l'aviation, comment s'articulent, au cœur de la modernité culturelle, les effets maté-

riels et symboliques de l'innovation technologique, les enjeux culturels, sociaux et économiques attachés à l'exploitation de la nouveauté et les transformations induites en termes de représentations corporelles par l'émergence d'une nouvelle « pratique sportive » avant 1914.

L'exemple de la ville de Pau (1908-1909) permet de saisir tout d'abord comment une ville, qui prospère grâce au tourisme saisonnier, élabore des stratégies pour s'accaparer littéralement les débuts de l'aviation dans une perspective « événementielle » très moderne. L'enjeu de relance touristique se superpose alors au déploiement des rituels sociaux de la classe de loisir qui colonise le lieu et affecte de nourrir dans le spectacle de la modernité celui de son propre triomphe social.

La performance et la quête de l'excellence, inscrites au fronton d'un nouveau loisir, deviennent alors les figures valorisées du progrès que seuls quelques êtres d'élite semblent pouvoir maîtriser au fil d'exploits chevaleresques voire sacrificiels. D'une part, la corporéité du pilote est une corporéité qui se plie aux impératifs nouveaux de la technologie de l'aviation tout en la dominant. Le corps des valeureux pionniers est un corps qui doit trouver sa place dans un nouvel univers machinique ; un corps qui peine, qui souffre, parfois broyé dans l'accident brutal. Un corps souvent magnifié, sublimé, par l'imaginaire médiatique (représentations iconographiques, caricatures) au moment où la presse reconnaît, dans ces sportifs d'un nouveau genre, les héros des temps modernes. D'autre part, le corps social puise à cette nouvelle source de puissance technique et physique la marque (ou l'illusion) de sa propre suprématie sociale. Le loisir que constitue l'aviation naissante est alors simultanément spectacle de masse pour les foules tenues à distance de l'exploit et pratique ostentatoire pour les classes dominantes invitées à côtoyer l'exploit sinon à se fondre dans son accomplissement. Cette double perspective constitue la marque originale des débuts élitis-

tes du loisir aéronautique confronté dans son déroulement sensationnel au formidable espoir populaire que suscite le spectacle déchirant de la prouesse icarienne.

Finalement, c'est bien dans l'épaisseur historique et la contiguïté de ces différents plans - construction et représentations du corps de « l'homme volant », mise en scène sociale du spectacle de l'exploit, attribution des profits sociaux et symboliques attachés à la modernité de l'envol et construction de l'espace touristique et distinctif du loisir - qu'il faut aller rechercher les clés d'une lecture fine du changement qui s'opère à la faveur de la naissance des premiers exploits aériens, en un moment où, précisément, l'aviation peut encore prétendre intégrer le registre des pratiques d'agrément et d'excellence.

L'avènement du « métier » d'aviateur que favorise, à partir de 1910, la multiplication des meetings et des « prix », vulgarise l'exploit et décline socialement l'aviation en accentuant son caractère populaire : les premiers « mécanos » deviennent à leur tour de remarquables pilotes. Le spectacle sensationnel des envols demeure mais les propriétés socialement classantes de l'activité tendent à s'estomper. Du moins ne sont-elles plus suffisamment fortes pour conserver, en l'état, l'éclat de la distinction qui avait présidé aux premiers frémissements, lorsque la maîtrise de l'excellence aéronautique et la mise en scène de ses propriétés sociales n'appartenaient qu'à une poignée d'initiés. Ces transformations amènent les élites à délaisser ce qui a pu constituer, l'espace d'une saison, une pratique de loisir inédictée. Le premier conflit mondial, en favorisant le développement d'une industrie aéronautique de guerre, accentue de manière sanglante cette transition qui conduit les passions aviatrices de l'âge des loisirs vers celui des utilités, accompagnant plus définitivement l'inscription de la pratique du vol dans l'ordinaire des jours.

Photo n 1. « Les exploits de W. Wright ». (*La Vie au Grand Air*, 1908)

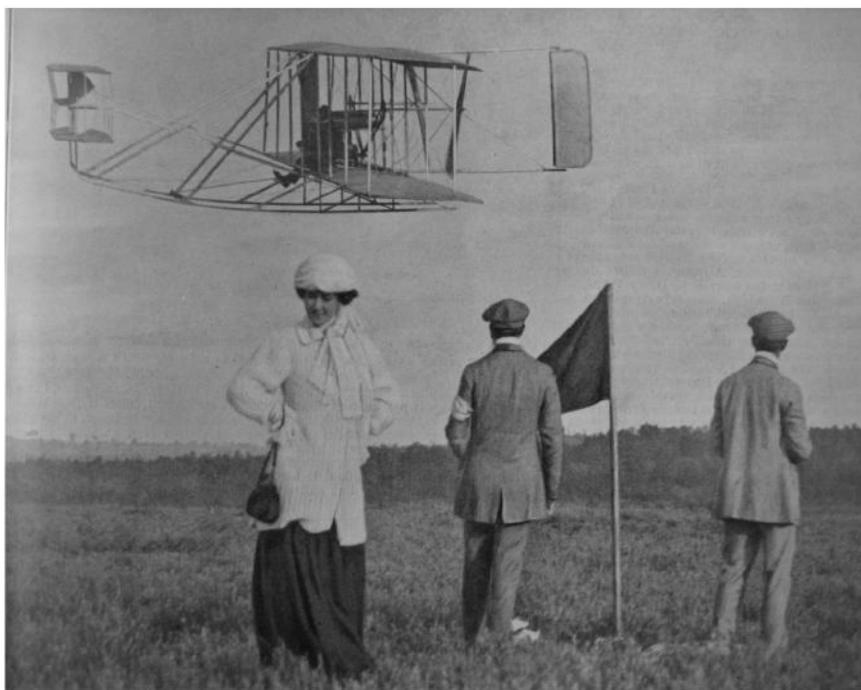


Photo n 2 « La cordée pour remonter le poids de lancement des Wright » (CAEA, Coll. R. Lemaire)



Photo n 3 « Paul Tissandier, aux commandes du *Flyer* des Wright » (*La Vie au Grand Air*, 1909)

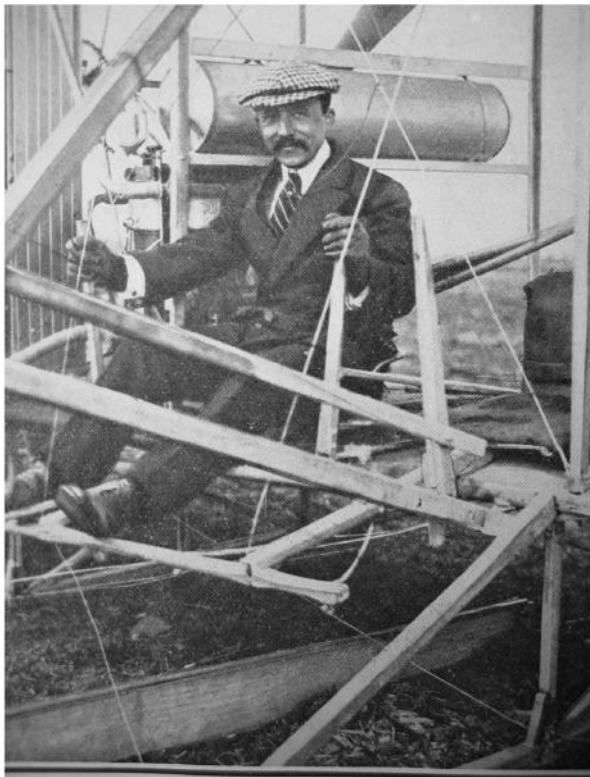
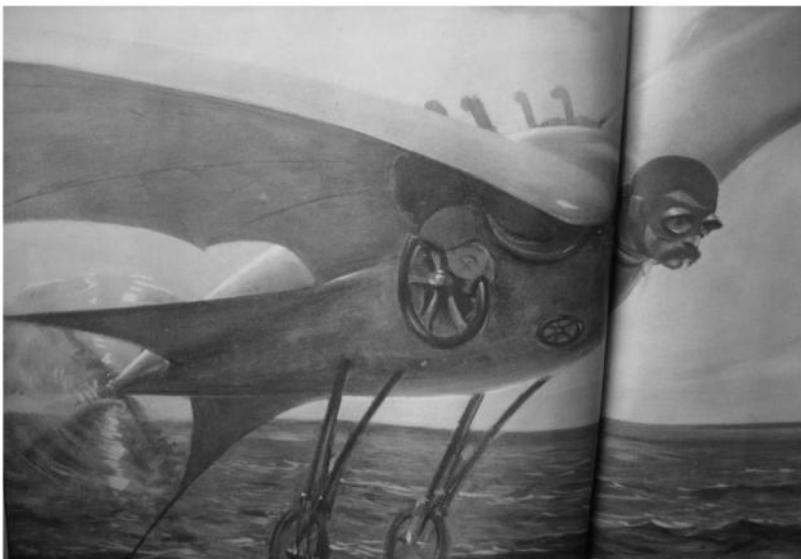


Photo n 4 « L'homme-oiseau de l'avenir – par G. Scott » (*La Vie au Grand Air*, 1909)



BIBLIOGRAPHIE

- BOLTANSKI, L.** (1971). Les usages sociaux du corps. *Les Annales ESC*, vol. XXVI-1, 205-233.
- BOURDIEU, P.** (1979). *La Distinction*. Paris, Editions de Minuit.
- DUSSOL, D.** (2006). Pau fête 1900. *Le Festin*, 59, 66-75.
- GERVEREAU, L.** (2003). *Histoire du visuel au XX^e siècle*. Paris, Seuil.
- GOFFMAN, E.** (1956 / 1996). *La Mise en scène de la vie quotidienne*. Paris, Réédition, Editions de Minuit.
- ORY, P.** (1991). *La légende des airs*. Paris, Hoëbeke.
- ROBÈNE, L.** (1998). *L'Homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*. 2 tomes, Paris, L'Harmattan.
- ROBÈNE, L.** (2001). Icare et la violence des jours, in D. Bodin (ed.), *Sports et violences*, Paris, Chiron, 35-55.
- ROBÈNE, L. & BODIN, D.** (2007). Par-delà les nuages, les Pyrénées en ballon. *Le Festin*, 60, 76-83.
- ROBÈNE, L. & BODIN, D.** (2008). Le feuilleton aéronautique à la belle Epoque. *Le Temps des Médias*, 9, 47-62.
- VEBLEN, T.** (1899). *The Theory of Leisure Class*. New York, Mamillan (Trad. fr. L. Evrard (1970), *Théorie de la classe de loisir*. Paris, Gallimard).

SOURCES

Ouvrages et articles

- CRUCHET, R. & MOULINIER, R.** (1911). Le mal des aviateurs, *Journal de physiologie et de pathologie générale*, 388-395.

ETÉVÉ, A. (1961). *Avant les cocardes*, Paris, Charles-Lavauzelle.

ETÉVÉ, A. (1970). *La Victoire des cocardes*, Paris, Robert Laffont.

Périodiques

L'Aérophile, coll. 1901-1914.

Le Patriote des Pyrénées, coll. 1908-1909 (PP).

La Petite Gironde, coll. 1908-1909 (Pg).

La Vie au Grand Air, coll. 1901-1914 (VAGA)

Pau Gazette, coll. 1908-1909 (P-G)

Archives

Correspondances Henri Sallenave, Paul Tissandier. Archives municipales de Pau (AMP).

Fonds Fayolle, Archives municipales de Bordeaux (AMBx).

Registre des délibérations du Conseil Municipal de la ville de Pau. Archives municipales de Pau (AMP).

Wright Papers. Smithsonian Institute (S-I), Washington.

Iconographie

Cartes postales avant 1914. Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine (CAEA). Collection René Lemaire.

Le Petit Journal (suppl. illustré), coll. 1908-1910.

Le Petit parisien (suppl. illustré), coll. 1908-1910.

La Petite Gironde (suppl. illustré), coll. 1908-1910.