



# UNIVERSITÉ PARIS-SORBONNE

**ÉCOLE DOCTORALE 124**

**Centre André Chastel**

**T H È S E**

pour obtenir le grade de  
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ PARIS-SORBONNE

Discipline : Histoire de l'Art moderne et contemporain

Présentée et soutenue par :

**Ingrid MOLLARD**

le : 20 mai 2016

**L'homme volant : l'imaginaire aéronautique dans  
la culture visuelle européenne de 1903 à 1937**

**Sous la direction de :**

M. Arnauld PIERRE – Professeur, Paris IV-Sorbonne

**Membres du jury :**

M. Paul-Louis RINUY – Professeur, Université Paris 8

Mme. Valérie DA COSTA – Maître de conférences HDR, Université de Strasbourg

M. Arnauld PIERRE – Professeur, Paris IV-Sorbonne

## Position de thèse

### L'homme volant : l'imaginaire aéronautique dans la culture visuelle européenne de 1903 à 1937

A l'orée du XXe siècle, l'industrialisation grandissante donnait les outils à l'homme pour réaliser son rêve du vol aérien. Un vol aérien rapide et vrombissant, s'éloignant des pratiques d'aérostation réalisées jusque-là. Commence alors une longue entreprise d'expérimentations aéronautiques, puisant aux sources des progrès scientifiques et techniques et dont les racines plongent au cœur du mythe icarien. Ses aspects techniques et ses apports sont multiples. Son image évolua et le vol refléta les ambitions et les espoirs de chacun<sup>1</sup>. Subséquemment, la conquête de l'air, pour reprendre le titre de la toile de Roger De La Fresnaye, fit naître une sensibilité nouvelle, qui poussa l'homme à idéaliser un pouvoir issu de la synthèse de l'appareil et de son pilote. Débute dès lors une fascinante aventure qui amena acteurs et spectateurs à projeter dans le binôme homme-machine tout un ensemble d'idées fantasmagoriques de puissance et de pouvoirs.

Le concepteur-inventeur des premiers essais aéronautiques tient une place centrale dans l'aventure. Il est à comprendre en un contexte de montée des nationalismes, émergeant dans la période précédant la Première Guerre mondiale et fleurissant dans l'entre-deux-guerres. Les mouvements fascistes ayant pris la tête de nations européennes mirent en place, chacune à leur manière, le concept de l'homme nouveau, un être idéal incarnant la nation et voué à la redresser. Ce projet était la marque d'une culture politique commune à tous les régimes fascistes européens, souvent perçue comme l'une des caractéristiques des idéologies totalitaires. Par-delà la volonté d'exercer un contrôle sur la population, son émergence dans le cadre de notre étude donne à voir l'apparition d'un héros sous les traits du pilote d'aéroplane, étude trop longtemps négligée. Pourtant, l'homme volant se traduisit en de nombreuses facettes, soutenant parfois la politique en place – lorsqu'il apparut au cœur de la propagande. Devenant un modèle, il avait pour but de remodeler les individus, sur le plan physique et moral, à partir de valeurs et d'idéaux.

---

<sup>1</sup> Luc Robène, *L'homme à la conquête de l'air. Des aristocrates éclairés aux sportifs bourgeois*, Tome 2 : *L'aventure aéronautique et sportive XIXe-XXe siècles*, Editions L'Harmattan, 1998, 512 pages.

L'émergence d'un tel personnage est à constater au sein des idéologies « aveniristes » et d'une iconographie mêlant rêve et fantasmagorie. Les créations picturales sont alors étudiées comme les marqueurs de projections futuristes et utopiques de la modernité occidentale. Elles sont à considérer comme d'«anciennes images de l'avenir<sup>2</sup> ». Il est ainsi intéressant d'opérer une lecture par « rétrocipation » de l'émergence de la figure de l'aviateur au sein de l'essor aéronautique mais également en plein cœur des montées nationalistes européennes. La réflexion portera sur la manière dont on envisageait dans ce contexte l'apparition de ce nouveau statut qu'est celui de l'aviateur. Notre corpus, oscillant entre utopies manquées et technologies obsolètes, permet d'élaborer une représentation de l'imaginaire complexe de l'Europe du début du XXe siècle. Imaginaire pluriel, irrigué de croyances et de fantasmes, plein d'espoirs envers la science, mais soumis à la chape de plomb d'un conflit mondial qui paraît inévitable.

Sans vouloir à tout prix plaider pour la réhabilitation d'un personnage qui serait resté par trop méconnu, notre entreprise a pour raison d'être ce manque d'une étude de l'iconographie mettant en scène l'homme volant sous les traits de l'aviateur héroïsé. Tous les thèmes abordés dans ce travail convergent vers la mise en lumière de ce qu'implique la figure de l'aviateur dans la culture visuelle européenne du premier tiers du XXe siècle. Nous avons pour ce faire constitué un corpus vaste et complexe d'images de l'homme volant, allant de la toile de maître à l'affiche publicitaire en passant par la carte postale, l'illustration de presse, la caricature et la photographie. Ceci afin de pénétrer dans l'imaginaire engendré par l'essor aéronautique et de comprendre la façon dont la société conçoit son rapport à l'image de l'aviateur, des années 1903 à 1937. L'organisation de ce travail, en trois parties, rend le parcours qui nous a menée tout d'abord vers la figure d'un enseignant prométhéen, engendrant une nouvelle vision du pilote d'aéroplane, mais également initiateur d'une nouvelle civilisation volante pour enfin donner naissance à un nouveau visage de la femme (partie 1). L'homme volant évoluera en une figure intermédiaire entre les sphères, réactualisant de sa présence les anciens modèles de vertus, incarnant l'exemple à suivre mais également, finalement, prenant le rôle de relai à tous ses visions célestes (partie 2). Enfin, la réflexion se détache d'une image mortelle de l'aviateur pour évoluer vers sa dimension religieuse, entre martyr, sacrifié et nouvelle divinité volante (partie 3), ceci dans le but de déceler tous les aspects alors diffusés de l'homme volant.

---

<sup>2</sup> Arnauld Pierre, *Futur antérieur : art contemporain et rétrocipation*, Les Presses du réel, Paris, 2012, 157 pages.

La première partie nous fait entrer dans le vocable journalistique employé pour désigner l'aviateur. Le dépouillement de la presse spécialisée de l'époque fit apparaître une assimilation par le vocabulaire des aviateurs aux oiseaux. En ce début de XXe siècle où la physiognomonie tient une place importante, cette comparaison de l'homme à l'oiseau se diffuse à grande vitesse dans l'iconographie populaire. Elle touche tout autant l'illustration de presse que le médium de la carte postale ou l'affiche publicitaire (pensons notamment aux caricatures de Giris). Les qualités d'enseignement de certains pilotes semblent trouver leurs origines dans une forme de parenté avec les volatils. Le pilote-enseignant partage son don du vol aérien. Par ce don du savoir, il devient démiurge. Il initie une nouvelle civilisation à l'image de Prométhée, partageant ses connaissances comme le Titan dispensait le feu civilisateur. Par sa maîtrise de la technique et son enseignement, le pilote offre à la société entière ses qualités de surhomme. L'analogie de la maîtrise par la *techné* allait toucher peu à peu toutes les représentations d'aviateurs européens.

L'étude de la littérature de l'époque permet de révéler la fonction d'explorateur accordée à l'aviateur dans les romans *Terre des hommes* de Saint Exupéry et *L'aéroplane fantôme* de Paul d'Ivoi. En ce début de siècle, la figure de l'explorateur semblait inséparable de celle de l'homme colonial, considérée par Yves Léonard, pour le cas du Portugal de Salazar, comme la « figure de l'homme nouveau », cet homme « capable de régénérer la nation<sup>3</sup> ». Le don de la civilisation aux peuples barbares s'incarnait dans l'aviateur, combinaison entre technologie et découverte de nouveaux territoires. Dans les romans de Jules Verne, le colon incarnait la figure du progrès. Un homme neuf, disciple fidèle de la technique qui, dans le cas présent, lui permit de réaliser ses rêves de conquête de la sphère céleste.

Se dessine une nouvelle figure d'Icare. Il ne s'agit plus de celui qui est tombé mais de l'Icare victorieux, volant. Il apparaît dans l'iconographie d'une civilisation conquérante qui a vaincu la fatalité de la chute et est parvenue à la domination de la sphère aérienne. Ce nouvel Icare s'incarne dans la nouvelle entité homme-machine volante. Voltigeant sereinement dans les cieux, il inspire toutefois crainte et réserve dans la production graphique de ce premier tiers du XXe siècle. Pensons à *Coppa Baracca* de Mario Sironi ou à *L'Ala d'Italia* d'Ivanhoe Gambini. L'entité est la preuve que le monde occidental a subjugué la nature selon sa volonté et son intelligence. Inexorablement, l'asservissement de la nature à l'homme-machine allait

---

<sup>3</sup> Yves Léonard, « Le colon : figure de l'homme nouveau dans le Portugal de Salazar ? », in Marie-Anne Matard-Bonucci, Pierre Milza (sous la direction de), *L'Homme nouveau dans l'Europe fasciste (1922-1945), Entre dictature et totalitarisme, Nouvelles études contemporaines*, Paris, Librairie Arthème Fayard, 2004, pp.209 à 226.

engendrer des dérives : vanité et orgueil<sup>4</sup>. Le pilote aéronautique se voit ainsi conférer un pouvoir divin. Dans le domaine aérien, il prend la place de l'entité toute puissante. A l'image du mythe tel qu'il nous est rapporté par Platon, dans lequel le feu provoqua *l'hybris* et de grandes guerres chez les hommes, l'aéroplane incarne les ambitions guerrières de l'espèce humaine.

Les observations de notre corpus iconographique révèlent l'apparition d'un autre être dans le monde aéronautique : la femme. Sa position est complexe, ambiguë. Présente lors des démonstrations aériennes, elle sait toutefois se faire discrète au cœur de ce monde élitiste. Les quelques téméraires aviatrices sont rares, et admirées avec incrédulité et étonnement. L'étude d'une production picturale dévolue aux représentations de meetings aériens – depuis les affiches faisant la promotion de ces meetings aux gouaches et aquarelles de Ernest Montaut, de Gamy ou de Géo Bric – dépeint l'attrait de la femme du monde pour le loisir aéronautique. La femme nouvelle souhaite s'émanciper par l'accession au monde aéronautique. Pour autant, la femme demeure spectatrice, voire admiratrice du vol. Elle est comme seule, face à la machine. Elle semble s'être apprêtée pour cette dernière. Mais l'engin volant est un symbole. Il est l'incarnation de l'accomplissement de l'homme, figurant sa victoire sur un domaine jusqu'alors inaccessible. Ainsi, la femme observatrice est dans l'admiration, non plus de l'appareil volant, mais de l'homme. Cet homme nouveau qui s'incarne en l'aviateur.

La deuxième partie est consacrée à la révélation de la position intermédiaire des deux principaux personnages de cette étude : l'artiste et l'aviateur. L'être unique qui côtoie les cieux incarne un statut d'intermédiaire angélique entre la population terrestre et ses pairs, les hommes volants. La figure de l'homme nouveau s'amorce en une adaptation des valeurs passées propres à chaque nation. Elle apparaît comme une actualisation du mythe du chevalier médiéval ; le héros chevauche à présent pour la gloire et l'honneur de sa patrie un destrier d'acier. La dimension héroïque passe par l'association pilote-machine. L'étude iconographique s'attache à démontrer que l'image du héros s'actualise dans sa combinaison avec la machine. La symbiose du pilote et de la machine volante est évoquée dans le roman *Pilote de guerre* d'Antoine de Saint-Exupéry. Le vocabulaire employé associe directement les outils aéronautiques à des extensions d'organisme, révélant une filiation entre l'homme et la machine. La figure de

---

<sup>4</sup> La technique semble inéluctablement conduire l'homme à l'orgueil. Pensons à cette citation de Daguerre : « J'ai capturé la lumière fugitive et l'ai emprisonnée ! J'ai contraint le soleil à peindre des images pour moi ! ». Charles Chevalier, *Guide du photographe*, Paris, 1854, cit. in Helmut et Alison Gernsheim, L. M. J. Daguerre, *The History of the Diorama and the Daguerreotype*, New York, Dover, 1968, p. 49.

l'homme volant révèle l'attachement à un passé sécurisant. A travers son iconographie, ce dernier réactualise des thématiques anciennes et invoque le passé pour faire vivre le présent.

Cette place de médiateur ne se contente pas d'être celle du pilote d'aéroplane, vivant entre deux royaumes. Elle est également celle tenue par l'artiste qui devient intercesseur entre le terrestre et le céleste. L'artiste possède un double rôle de transmetteur et d'interprète. Un nouveau champ d'expérience s'est ouvert avec l'espace aérien. Alors que l'emploi de l'aéroplane n'est pas encore inscrit dans la vie quotidienne, de nouvelles manières de voir surgissent au cours des années vingt<sup>5</sup>. La machine volante, entraînant le dépassement du point de vue fixé, et autorisant la mobilité du regard dans toutes les directions engendre de la sorte un nouveau langage plastique. Les pilotes-artistes, qui ont le privilège de partager les deux statuts, mettent tout en œuvre pour traduire les changements concrets de la perception de l'espace. La production picturale étudiée présente des témoignages de la vision ou des transcriptions des sensations aériennes. Elle fut étudiée par le biais des productions des aérofuturistes italiens, allant de Gerardo Dottori à Domenico Belli en passant par les œuvres photographiques de Filippo Masoero. La traduction de la vision aérienne en ce premier tiers du XXe siècle est finalement particulièrement proche de la retranscription de la perspective selon les préceptes du *Manifeste de l'aéropeinture futuriste* publié en septembre 1929. La naissance du surhomme angélique devait passer par un renouvellement plastique total. L'homme nouveau pouvait ainsi être révélé grâce à un vocabulaire artistique inédit.

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

---

<sup>5</sup> Christoph Asendorf, *Super Constellation : l'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, Éditions Macula, 2013, 528 pages.

l'ange. L'être médiateur volant était angélique, et il s'incarnait sous les traits du pilote d'aéroplane.

La propagande a prouvé que pour modeler l'humanité, l'homme d'État se servait du médium artistique. Mais afin que la modélisation soit optimale, elle intervenait dès les premiers âges. C'est pourquoi un phénomène singulier se faisait jour : l'apparition du jouet modèle réduit d'aéroplane. Le monde du petit garçon était clairement déterminé, dès son plus jeune âge, par le médium du jouet. Cet intérêt imposé à l'enfant au travers du jouet aéronautique le destine à admirer le héros, l'icône moderne. Ainsi, le futur adulte est déjà enclin à aimer, suivre, devenir aéronaute. La préparation de l'homme futur, dès sa plus jeune enfance, à un devenir de pilote était, sensiblement, la volonté de faire de lui un futur participant à la guerre qui se profilait et qui paraissait inévitable. Ce chapitre, à travers la recension et l'étude de dizaines de modèles réduits, révélait l'importance du phénomène aéronautique dans le monde du jouet et soulignait l'ampleur prise par le jouet aéroplane, notamment durant la première décennie du XXe siècle.

La dernière partie traite de la dimension religieuse de l'aviateur, entre martyr et divinité. Dès que l'homme voulut conquérir le domaine aérien, la gravité terrestre donna naissance à la chute. Mais plus l'homme gagnait en symbiose avec l'engin, plus cette dernière prenait une nouvelle dimension. Théâtrale, mise en scène, contrôlée. Ou tout simplement accidentelle, sacrificielle pour des raisons patriotiques et dans des circonstances héroïques. La chute devient un bouleversement visuel que certains peintres tentent de retranscrire pour les partager avec le spectateur. La retranscription passe par des visions féériques faites de vrilles, de décors s'enroulant sur eux-mêmes et se confondant avec les paysages alentours. Ces synthèses dynamiques rendent compte au spectateur de la vision depuis un aéroplane. En ce début de XXe siècle, le martyr trouve une résonance toute particulière dans le personnage du pilote d'aéroplane, qui n'hésite pas à *monter* les engins aériens, à tenter de les *dompter*, quel qu'en soit le coût. Cet être qui réalise la symbiose parfaite entre humanité et technologie ravive des mythes passés. Ces entités hybrides sont des phénix modernes. Elles s'incarnent subtilement dans l'iconographie aéronautique des premières décennies du siècle.

L'apparition d'une redondance formelle dans le corpus d'œuvres nous permet de définir une symbolique gestuelle de communication. La surabondance de certains signes dans les œuvres européennes du début du XXe siècle signale leur importance sémantique. La levée des mains ou des bras au ciel, voire l'agenouillement ne sont pas sans rappeler la symbolique de la prière et la vénération. Les bras levés évoquent la subjugation, l'admiration, voire le rêve d'idéal. Ces particularités iconographiques correspondent à une partie des traits stylistiques de

la période. Elles sont l'expression d'un public en liesse, en transe devant l'aéronautique. L'enthousiasme du public, son attraction voire sa stupéfaction ne cachent pas des connotations purement pieuses, une déification du héros devenu intermédiaire entre les hommes et les dieux. Nous vîmes ainsi se dessiner un personnage vers lequel le public tendait tous ses espoirs de divinité : le pilote d'aéroplane. Condamnés à demeurer au sol, les spectateurs ne pouvaient qu'imaginer les émotions des aviateurs, qui semblaient appartenir à un autre genre d'êtres.

Tout au long de cette étude, nous avons pu constater la présence effective d'une iconographie du Père Noël en aéroplane. Les quelques exemples choisis l'ont été sur des critères de pertinence, mais nous insistons sur l'importance de représentation du phénomène et sur la pléiade de cartes de vœux figurant l'homme de Noël aux commandes du moyen de locomotion aérienne. Comme nous l'avons remarqué, le mythe fait déjà voler le Père Noël – du moins magiquement. Son actualisation ne fait que le rendre plus crédible, plus véridique : l'aéroplane lui apporte un argument de vraisemblance, autorisant son déplacement céleste. Cependant, il s'avère que les aéroplanes employés dans l'iconographie, loin d'être des engins anonymes, sont ceux d'exploits récents ; les artistes mettent un point d'honneur à dessiner avec précision des éléments caractéristiques, parfois peu nombreux mais suffisants pour identifier les appareils. L'emploi de ces aéroplanes célèbres est bien sûr un argument de poids dans la vente des cartes postales de vœux. Mais ils apportent une valeur nouvelle au Père Noël, le faisant évoluer en un pilote, voire en un homme céleste, sorte de médiateur entre terre et ciel, entouré d'une aura divine. L'iconographie du mythe s'adapte au monde dans lequel il évolue.

Pour combler le manque d'études sur la facette aérienne de l'homme nouveau, nous nous sommes interrogés, à partir de ce large corpus, sur les modalités de la diffusion de son image et sur l'impact que le phénomène aéronautique eut sur la production de cet imaginaire. Nous y trouvons d'ailleurs une confirmation de l'idée selon laquelle l'image du pilote d'aéroplane s'adapta à son époque, actualisant l'image du héros et fut, bien entendu, exploitée à des fins de propagandes. L'homme volant reflétait toute la force de l'imaginaire de son époque. L'aviateur connut un bouleversement de son image et de sa réception en ce premier tiers du XXe siècle. L'idéal homme nouveau, être fusionné avec la machine pour sa patrie, était présent dans toutes les strates de la société. Le regard que le public portait sur lui devenait subjugation pour l'être angélique.