



HAL
open science

L'aviation et son impact sur le temps et l'espace

Dominique Faria, Alan Dobson, Antonio Monteiro, Luís Nuno Rodrigues

► **To cite this version:**

Dominique Faria, Alan Dobson, Antonio Monteiro, Luís Nuno Rodrigues (Dir.). L'aviation et son impact sur le temps et l'espace. Éditions Le Manuscrit, 2019, Exotopies, Maria de Jesus Cabral; Ana Clara dos Santos, 9782304047561. hal-03561882

HAL Id: hal-03561882

<https://hal.science/hal-03561882>

Submitted on 8 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright



Dirigé par Dominique Faria, Alan Dobson,
António Monteiro et Luís Nuno Rodrigues

L'Aviation et son impact sur le temps et l'espace

L'AVIATION ET SON IMPACT
SUR LE TEMPS ET L'ESPACE

ISBN 978-2-304-04756-1
© Juin 2019

DOMINIQUE FARIA, ALAN DOBSON,
ANTÓNIO MONTEIRO ET LUÍS NUNO RODRIGUES

L'aviation et son impact sur le temps et l'espace

Exotopies

Éditions Le Manuscrit
Paris

Dans la même collection

Sous la direction de Maria de Jesus Cabral, Ana Clara Santos et Jean-Baptiste Dussert, *Lumières d'Albert Camus. Enjeux et relectures*, 2012

Sous la direction d'Ana Clara Santos et Maria de Jesus Cabral, *Art et création chez Théophile Gautier*, 2013

Sous la direction d'Ana Clara Santos, Maria Celeste Natário, Maria de Jesus Cabral, Maria Luísa Malato et Renato Epifânio, *L'exil et le royaume : d'Albert Camus à Vergílio Ferreira*, 2014

Sous la direction de Maria de Jesus Cabral et Gérard Danou, *Maux écrits, mots vécus. Traitements littéraires de la maladie*, 2015

Sous la direction de Fernando Gomes, Odete Jubilado, Margarida Reffóios, Carla Castro, *(Re)lire Albert Camus. Études interdisciplinaires*, 2016

Sous la direction d'Ana Clara Santos et Maria Jesus de Cabral, *L'Étranger*, 2016

Sous la direction d'Ana Paula Coutinho, Maria de Fátima Outeirinho et José Domingues de Almeida, *Résistances du local et apories du global, La littérature française et francophone à l'épreuve de la mondialisation*, 2016

Sous la direction de Laurence Malingret et Nuria Rodríguez Pedreira, *Voies de convergences dans l'espace ibéro-gallo-roman*, 2017

Sous la direction de José Domingues de Almeida, Dominique Faria, Maria de Fátima Outeirinho et António Monteiro, *Aviateurs écrivains – Témoins de l'histoire*, 2017

Sous la direction de Dominique Faria, Ana Clara Santos et Maria de Jesus Cabral, *Littérature et théâtre en français à l'épreuve de la traduction dans la Péninsule ibérique*, 2017

Jacopo Masi, *Ce sentiment qui nous rappelle*, 2018

Sous la direction de Cristina Álvares et Maria do Rosário Girão, *La Belle Époque revisitée*, 2018

Sous la direction de Maria de Jesus Cabral, José Domingues de Almeida et Gérard Danou, *Le Toucher. Prospections médicales, artistiques et littéraires*, 2019

« Exotopies »

La collection « Exotopies » est issue de travaux de l'APEF (Association portugaise d'études françaises). Elle est née de la volonté de divulgation des activités scientifiques (colloques, journées de réflexion) menées par l'APEF et qui, à la croisée d'horizons disciplinaires, critiques et géographiques variés, contribuent à la vitalité des études en langue française selon une perspective transfrontalière. Privilégiant le patrimoine littéraire et artistique, cette collection se veut une interface scientifique ouverte à d'autres domaines de recherche – linguistique, traduction, didactique – dont ce patrimoine ne saurait être dissocié. Ayant pour objet les études françaises et le questionnement des frontières, cette collection propose de nouveaux éclairages sur diverses perspectives concernant l'écriture, l'art et la langue. Elle promeut un regard comparatiste révélant le dialogue fécond que les langues et cultures entretiennent dans l'espace européen.

Ana Clara SANTOS et Maria de Jesus CABRAL
Directrices de la collection

Comité scientifique

Marta TEIXEIRA ANACLETO

Université de Coimbra, Portugal

Kelly BASÍLIO

Université de Lisbonne, Portugal

Maria Graciete BESSE

Université de Paris-Sorbonne/Paris IV

Cristina ROBALO CORDEIRO

Université de Coimbra, Portugal

Joëlle GLEIZE

Université d'Aix-Marseille, France

Karen HADDAD

Université Paris Ouest – Nanterre La Défense

Ute HEIDMANN

Université de Lausanne, Suisse

Jean-Nicolas ILLOUZ

Université de Paris 8, France

Francisco LAFARGA

Université de Barcelone, Espagne

Maria Hermínia Amado LAUREL

Université d'Aveiro, Portugal

Maria de Fátima MARINHO

Université de Porto, Portugal

Daniel-Henri PAGEAUX

Université de Paris 3, France

Isabel PIRES DE LIMA

Université de Porto, Portugal

Franc SCHUEREWEGEN

Université d'Anvers, Belgique

Béryll SCHOLSSMAN

Université de Boston, États-Unis

Avec la collaboration spéciale de :

José Domingues de ALMEIDA

Université de Porto, Portugal

Cristina ALVARES

Université de Minho, Portugal

Luís ANDRADE

Université des Açores, Portugal

Thomas CARRIER-LAFLEUR

Université de Montréal, Canada

Etienne CLÉMENT

Université de Bourgogne - Franche-Comté, France

David DEVEREUX

Canisius College, États-Unis

Claudia FAY

Pontificia Universidade Católica do Rio Grande do Sul,
Brésil

Peter HUGILL

Texas A&M University, États-Unis

Daniel MARCOS

Université Nova de Lisboa, Portugal

Alexandre MORELLI

Université de São Paulo, Brésil

Isabel MORUJÃO

Université de Porto, Portugal

Olivier ODAERT

Université Catholique de Louvain , Belgique

Guillaume PINSON

Université Laval, Canada

Joaquim PINTASSILGO

Université de Lisbonne, Portugal

Mélodie SIMARD-HOUDE

Université Montpellier III, France

Stéphane TISON
Le Mans Université, France
Maria Pilar TRESACO
Université de Zaragoza, Espagne
Marie-Catherine VILLATOUX
École de l'Air, France

Introduction

Ce volume réunit une sélection des contributions issues du Forum LPAZ, qui s'est tenu à Santa Maria, aux Açores, en 2017. Ce colloque a été l'occasion de rassembler des chercheurs aux domaines de recherche diversifiés, autour de la question de l'impact de l'aviation dans la perception du temps et de l'espace. En effet, des aventures des pionniers, en passant par les premières compagnies aériennes, jusqu'à l'âge du jet et, de nos jours, les opérateurs à bas prix, l'aviation a profondément changé les notions de temps et d'espace.

Dans *Le tour du monde en quatre-vingts jours*, que Jules Verne publie en 1873, on retrouve l'affirmation suivante, sur le raccourcissement des distances : « la terre a diminué, puisqu'on la parcourt maintenant dix fois plus vite qu'il y a cent ans ». Les distances n'ayant pas diminué, les affirmations comme celle de Verne sont une conséquence du recours au temps pour mesurer l'espace. Ce qui provoque cette sensation de compression de l'espace est la vitesse du transport, plus précisément la réduction de la durée qu'il nous faut pour aller

d'un endroit à l'autre. Bien que l'essor de l'aviation civile ait contribué à l'expansion de ce phénomène, celui-ci est toujours aussi marquant au XXI^e siècle, la société contemporaine étant obsédée par le temps. Les chercheurs des différents domaines scientifiques parlent d'une sensation répandue d'accélération (Rosa, 2010) et d'urgence (Aubert, 2003).

La possibilité de voyager entre continents en quelques heures, l'utilisation de l'aviation à des fins militaires, aussi bien que la progressive démocratisation du vol, en raison de l'expansion de l'aviation civile, a eu de multiples conséquences sociales, culturelles et géopolitiques. Cela a intensifié la conscience de l'identité et de l'altérité et profondément influencé notre imaginaire occidental (Wohl, 1994, 2005) ; cela a modifié les territoires urbains (Roseau, 2012), ainsi que notre conception de notre planète et de l'espace (Grevsmühl, 2014) ; cela a permis aux États puissants d'entrer en compétition et à d'autres de participer activement dans la sphère internationale ; cela a contribué à repenser l'Europe et les relations transatlantiques (Dobson, 2017). Mais c'est aussi ce contexte qui a produit des problèmes de sécurité, transformé avions et aéroports en champs de bataille et façonné de nouveaux types de frontières (Armitage, 1985).

Les contributions rassemblées dans ce livre contemplent toutes ces dimensions de l'aviation, qu'elles traitent sous le prisme de la perception du temps et de l'espace. Issues de différents horizons disciplinaires – l'histoire, la littérature, la culture visuelle, les études médiatiques, les relations internationales et même l'architecture et l'urbanisme –, elles couvrent une vaste période, des premières tentatives de vol au présent, et explorent diverses zones géographiques (le Portugal, la France, le Royaume Uni, le Ghana, la Guinée, les États-Unis, l'Argentine, le Brésil, Cuba, la Grèce). Le résultat en est une perception kaléidoscopique de ce phénomène composite qu'est l'aviation et ses conséquences.

La première étude de ce volume fournit au lecteur une perspective diachronique sur le développement de l'aviation civile internationale, de ses origines, au début du xx^e siècle, au présent. Elle explore l'interdépendance entre les avancées techniques et la tension entre la souveraineté nationale sur l'espace aérien et un besoin croissant d'éviter des restrictions réductrices, de façon à permettre à l'aviation civile internationale de croître. Ceux-ci sont les deux aspects que l'on retrouve dans les six phases de développement analysées en détail par Alan Dobson.

Les travaux d'António Monteiro, Etienne Morales et Melina Piglia s'occupent des implications politiques et sociologiques de l'aviation pour les nations et les peuples. António Monteiro porte son regard sur les conséquences de l'aviation sur l'île de Santa Maria, montrant comment la construction d'une base aérienne par les forces américaines et son utilisation ultérieure en tant que centre de contrôle du trafic aérien et escale pour l'aviation atlantique a transformé cette petite et périphérique île des Açores dans une communauté socio-économique dense et dynamique. Etienne Morales explore le rôle joué par les aéroports ayant fonctionné comme des moyens atlantiques de connecter Cuba à l'Europe pendant la guerre froide, montrant comment ces aéroports sont devenus des mécanismes du rideau de fer, ayant servi de scénario à des phénomènes typiques des frontières entre des blocs politiques et idéologiques. Melina Piglia met l'accent sur l'investissement de l'Argentine dans l'aviation commerciale, pendant les années 1940, dans le but de défendre sa souveraineté dans l'ordre d'après-guerre. Piglia explore les vingt premières années d'existence de la compagnie aérienne nationale Aerolineas Argentinas, dévoilant la tension entre une logique politique et une logique économique. Pierre-Michel Pranville s'est concentré sur la stratégie de l'Aéropostale, qui consistait à utiliser les îles portugaises du Cap-Vert et l'île brésilienne de Fernando

Noronha comme escales pour ses hydravions, pour réduire le temps et la distance séparant l'Afrique et l'Amérique du Sud.

Les trois études suivantes se concentrent sur la contribution de l'aviation pour la formation d'identités nationales et régionales. James Gormly montre comment le développement d'une compagnie aérienne nationale dans l'Afrique postcoloniale (Ghana et Guinée) visait à projeter une image d'indépendance, de fierté nationale et de modernité. L'auteur retrace le parcours par lequel l'aviation commerciale dans l'Afrique de l'Ouest est devenue un instrument de la guerre froide, suite au besoin d'une intervention soviétique et américaine. Leonie Schuster analyse la couverture médiatique, dans la presse brésilienne, de la première traversée aérienne de l'Atlantique par deux aviateurs portugais, dévoilant l'utilisation de ce vol pour la construction d'une identité nationale pour cette jeune nation. Ermelindo Peixoto s'intéresse à la contribution du vol et, plus spécifiquement, de la compagnie aérienne régionale des Açores, à la constitution d'une identité açoréenne.

Le texte de Damien Accoulon ouvre une section sur l'imaginaire de l'aviation au début du xx^e siècle. Accoulon interroge le rapport d'interdépendance entre les développements de l'aviation et le pouvoir des fictions positives, qui prônaient la recherche du progrès. Il s'arrête sur la conférence proférée en 1924 par l'aviateur et spécialiste René Fonck, dans laquelle celui-ci invitait ses interlocuteurs à imaginer un vol Paris-New York dont la durée serait inférieure à huit heures. L'évolution de la photographie et de l'aviation se sont également souvent croisées pendant le xix^e siècle et le début du xx^e siècle. C'est ce que montre Maria da Luz Correia qui, partant de l'analyse d'un ensemble de photographies, s'interroge sur le cas de Felix Nadar, un fameux photographe et aéronaute enthousiaste qui a investi toute sa fortune dans des expériences de vol. Marcin Skibicki scrute des affiches Art Nouveau et Art Déco, entre 1900 et 1930, des premiers

meetings aériens jusqu'à la création des compagnies aériennes modernes. L'objectif y est de saisir comment l'aviation a influencé cet art visuel et comment les affiches ont évolué avec l'histoire de l'aviation. Cela permet de dresser le tableau d'une époque, les affiches les moins récents prônant le rêve du voyage, le luxe et la vitesse des avions. Gonçalo Graça analyse la création, en 1935, au Portugal et en Angola, d'une branche aérienne des scouts, dirigée par des techniciens de l'aviation.

Les contributions suivantes portent sur les représentations artistiques contemporaines du rôle de l'aviation dans la perception du temps et de l'espace. André Bénit s'attache à déceler les répercussions des attentats du 11 septembre au World Trade Center dans le monde intellectuel et littéraire en Belgique, et, plus spécifiquement dans le roman de Françoise Lalande *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes*, publié en 2012. Ian Horwood traite le phénomène de la « compression » du temps et de l'espace et montre comment ceci a influencé le débat sur l'efficacité du bombardier relativement au missile balistique au début des années 1960, à partir du roman « techno-thriller », *The Penetrators* (1965) de l'auteur américain Hank Searls. Thierry Ozwald revisite trois romans des aviateurs et écrivains Roald Dahl, Saint-Exupéry et Kessel, pour en saisir les similarités, notamment sur un sens de la grandeur et du dépassement de soi. Ces trois aviateurs-écrivains ont contribué à perpétuer une mythologie de l'aviation civile et militaire pendant la première moitié du xx^e siècle. Pour finir ce volet, Stéphane Sawas s'interroge sur le film *The Day the Fish Came Out*, de 1967. Il montre comment le réalisateur grecq Michalis Cacoyannis y crée une fiction inspirée de l'accident nucléaire de Palomares, sur un avion américain en mission secrète qui s'écrase, larguant dans l'île fictionnelle de Karos une dangereuse charge atomique.

Le dernier groupe de contributions est consacré à l'expérience du vol pour les passagers contemporains.

Dominique Faria centre son analyse sur les romans de Jean Echenoz dont elle met en avant la tendance à caractériser le vol commercial comme banal et sans intérêt, une conséquence de l'accès généralisé aux déplacements en avion et de la globalisation. Dans ces représentations du voyage aérien, les passagers somnoient pour ne pas ressentir le passage du temps et le franchissement de l'espace. Gordon Pirie interroge la façon conventionnelle de traiter l'impact de l'aviation sur le temps et l'espace, dans le contexte de l'aviation commerciale. Il prend notamment en considération que la terre est sphérique et que l'on voyage à travers des phases successives de nuit et jour, ce qui n'est pas sans conséquences pour la perception du temps et de l'espace.

Nathalie Roseau maintient que, pour penser le rôle de l'aviation dans les mutations des notions de temps et d'espace, on doit avoir recours à des approches différentes, traditionnellement traitées séparément. Celles-ci vont de la littérature à l'urbanisme, de l'histoire de l'art à l'histoire des médias, de l'histoire militaire et politique à l'histoire des techniques. Chacun de ces domaines offre un point de vue spécifique sur l'imaginaire de l'aviation.

Ce n'est pas une coïncidence si ce volume se clôt sur une contribution qui préconise une approche transdisciplinaire. En effet, malgré leur diversité – ou serait-ce à cause de celle-ci? –, ces études contribuent, par leur amplitude et leur complémentarité, à dresser un bilan des implications de l'essor de l'aviation et de sa consolidation sur les rapports au temps et à l'espace dans les sociétés contemporaines, donnant lieu à une plus ample perception de ce phénomène si complexe et hétérogène.

Dominique FARIA

Alan DOBSON

António MONTEIRO

Luís Nuno RODRIGUES

Introduction

This volume gathers a selection of the papers presented at the LPAZ Forum, which took place in Santa Maria island, in the Azores, in 2017. This conference invited researchers from different fields of study to reflect on the impact of aviation on the perception of time and space. In fact, from the first adventurers and explorers, through the first legacy companies, the jet age, and now the low cost operators, aviation has tremendously changed the concepts of time and space.

In Jules Verne's 1873 novel *Around the World in 80 Days* we find this statement about shrinking distances: "The world has grown smaller, since a man can now go round it ten times more quickly than a hundred years ago." This feeling intensified during the next two centuries, due to aviation. Since distances do not grow smaller, statements like the one we find in Verne's text are a consequence of resorting to time to measure space. The sensation is caused by a compression of time due to the speed of the means of transport, more

precisely to the length of time needed to go from one place to the next. Although the growth of civil aviation contributed to outspread this phenomenon, in the twenty first century it continues as relevant as it was at the end of the nineteenth century, since contemporary society seems to be obsessed with time. Researchers from different fields speak of a widespread sense of acceleration (Rosa, 2010) and of urgency (Aubert, 2003).

The possibility of traveling between continents in hours, the use of aviation for military purposes, along with the ongoing democratization of flight due to the expansion of civil aviation has had multiple social, cultural and geopolitical consequences. It promoted the connection of different territories and cultures, increasing the consciousness of identity and otherness. It directly influenced our Western imagination (Wohl, 1994, 2005). It changed the urban territories due to airport construction (Roseau, 2012) and conditioned how we view our planet and conceive of space (Grevsmühl, 2014). It allowed powerful States to compete and others to insert themselves in the international sphere. And it has certainly contributed to rethink Europe and the transatlantic relationships (Dobson, 2017). But it also raised security problems, turned airplanes and airports into battlegrounds and shaped new kinds of borders (Armitage, 1985).

The studies assembled in this book contemplate all these dimensions of aviation, which they approach through the lens of time and space perception. They also cover a wide time span, from the first attempts at flying to the present and engage different fields of study – history, literature, visual culture, media studies, international studies or even architecture and urbanism. And they concentrate on various geographical areas (Portugal, France, the United Kingdom, Ghana, Guinea, USA, Argentina, Brazil, Cuba, Greece).

The result is a kaleidoscopic perception over the complex phenomenon of aviation and its consequences.

The study opening this volume provides the reader with a diachronic view about the development of international civil aviation from its origins in the early twentieth century to the present. It explains the interplay between the technical advances and the tension between national sovereignty over air space on the one hand and a growing need to avoid ‘narrow-minded restrictions’ on the other in order to allow international civil aviation to flourish. These are the two major themes which connect the six stages of development that are examined by Alan Dobson in detail.

The next papers examine the political and sociological implications of aviation for nations and peoples. António Monteiro concentrates on the consequences of aviation on the Azorean island of Santa Maria, showing how the construction of an air base by the US forces and its subsequent use as an Atlantic air traffic control center and pit stop for transatlantic aviation, turned this small, peripheral island into a dense and dynamic socio-economic community. Etienne Morales works on the role played by the airports functioning as Atlantic scales connecting Cuba to Europe during the cold war to show how these airports became mechanisms of the iron curtain, witnessing typical phenomena of frontiers between political and ideological blocs. Melina Piglia focuses on Argentina’s investment in its commercial aviation, during the 1940s, with the purpose of defending sovereignty in the Post-war order. Piglia examines the first two decades of the national airline company Aerolíneas Argentinas, unveiling the tension between a political and a business logic. Pranville studies the French company Aeropostale’s strategy of using the Portuguese islands of Cape Verde and the Brazilian island of Fernando Noronha as pit stops for its hydroplanes, in an attempt to reduce the time and the space separating Africa and South America.

The next three articles focus on how aviation was used to contribute to the formation of national and regional identities. James Gormly shows how the development of national airlines in postcolonial West Africa (Ghana and Guinea) served the purpose of projecting an image of independence, nationalistic pride and modernity, and examines how the need for a Soviet and an American intervention made commercial aviation in West Africa a weapon of the Cold War. Leonie Schuster studies Brazilian press articles about the first air crossing of the Atlantic by two Portuguese pilots to show how the media coverage used this flight to shape the construction of a national identity for this recently formed country. Ermelindo Peixoto's text goes over the contribution of aviation to the Azorean identity, through the regional airline company of the Azores, showing that the fact it serves an archipelago greatly increased its implications on the people and the culture.

Damien Accoulon's text opens a section on the imagery of aviation in the early twentieth century. Accoulon shows how the advancements in aviation were also derivative of the power of positive fictions, moved by the search for progress. He examines the conference given in 1924 by aviator and expert René Fonck. In it, Fonck invited his listeners to imagine a flight Paris-New York taking place in less than eight hours. Maria da Luz Correia highlights how the evolution of photography and aviation were intertwined during the late nineteenth century and early twentieth century. Through the analysis of a set of photographs, she inquires into Felix Nadar's case, a famous photographer and enthusiastic aeronaut who engaged his entire fortune in flying experiments. Marcin Skibicki scrutinizes Art Nouveau and Art Déco posters from 1900 to 1930, from the first aerial meetings to the creation of the first airline companies, showing how aviation influenced this visual art and how these posters evolved along with the history of aviation, the later

ones featuring the dream of flying, the idea of luxury and the plane's speed. Gonçalo Graça goes through the creation of air boy-scouts in Portugal and in Angola, in 1935. This air branch of the scouts was lead by aviation technicians.

The next studies concentrate on artistic contemporary representations of the role of aviation in the perception of time and space. André Bénit goes over the repercussions of the September 11 attacks on the World Trade Center, both among the Belgian intellectuals and writers in general and on Françoise Lalande's 2012 novel, *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes*. Ian Horwood explores the aerospace phenomenon of time and space 'compression', and the manner in which the trend in the development of this phenomenon became part of a debate about the relative efficacy of the manned bomber versus the ballistic missile in the early 1960s, specifically through the prism of an early techno-thriller novel, *The Penetrators* (1965) by American author Hank Searls. Thierry Ozwald rereads three novels by aviators and writers Roald Dahl, Saint-Exupéry and Kessel, tracing their similarities, namely on developing a sense of greatness, ideal and fortitude. He shows how these authors contributed to perpetuate a certain mythology of civil and military aviation during the first half of the twentieth century. Stéphane Sawas completes this section with a study about the 1967 movie *The Day the Fish Came Out*. He shows how the greek filmmaker Michalis Cacoyannis, inspired by the nuclear accident of Palomares, creates a fiction about the crash of an american airplane carrying dangerous atomic cargo.

The last works examine how contemporary passagers experience flight. Dominique Faria delves into French contemporary writer Jean Echenoz's novels to highlight this author's tendency to show commercial flights as tedious and uninteresting, a consequence of mass consumption. In this author's texts, travelers numb themselves when flying so not to experience time and distance. Gordon Pirie questions the

conventional ways in which the impact of aviation on time and space has been treated and reassesses it in the context of commercial aviation, taking into consideration the fact the earth is round and time passes through consecutive phases of night and day, which affects the perception of time and space.

Finally, Nathalie Roseau's text argues that to think the role of aviation in changing our notions of time and space, one should resort to different approaches, traditionally considered separately. These range from literature to urbanism, from art history to media history, from political and military history to the history of techniques. Each of these fields of study offers a specific viewpoint on the imagery of aviation.

It is certainly not a coincidence if a contribution that prones a transdisciplinary approach closes this volume. Despite its diversity – maybe because of it – these studies, through their amplitude and their complementarity, provide us with an overview of the implications the growth and consolidation of aviation had over the relationship to time and space in contemporary societies, which leads to a broader perception of this complex and heterogeneous phenomena.

Dominique FARIA
Alan DOBSON
António MONTEIRO
Luís Nuno RODRIGUES

Bibliographical references

ARMITAGE, M.J., MASON, R.A., 1985. *Air Power in the Nuclear Age, 1954-84: Theory and Practice*, Basingstoke, Macmillan.

AUBERT, Nicole, 2003. *Le Culte de l'urgence. La société malade du temps*, Paris, Flammarion.

DOBSON, Alan P., 2017. *A History of International Civil Aviation: From Its Origins Through Transformative Evolution*, London, New York, Routledge.

GREVSMÜHL, Sébastien, 2014. *La Terre vue d'en haut, L'invention de l'environnement global*, Paris, Seuil.

ROSA, Hartmut, 2010. *Social Acceleration, A New Theory of Modernity*, Translated by Jonathan Trejo-Mathys, Columbia University Press.

ROSEAU, Nathalie, 2012. *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Editions Parenthèses.

WOHL, Robert, 2005. *The spectacle of flight, Aviation and the western imagination, 1920-1950*, New Haven, Yale University Press.

WOHL, Robert, 1994. *A Passion for Wings. Aviation and the Western Imagination, 1908-1918*, New Haven, London, Yale University Press.

A History of International Civil Aviation in six phases: from its origins to the present

Alan P. DOBSON
Swansea University

Introduction

Why would anyone be interested in a history of how international civil aviation developed? Well, consider the following: The first daily sustained commercial passenger air service started on 5 February 1919 between Berlin and Weimar and by 2013, less than a century later, airlines of two countries – the USA and China – carried over a billion domestic and international passengers. And passengers world-wide were carried in impressive safety: the annual accident rate per million passengers carried between 2009-2013 was: 0.85 in North Asia and 13.53 in Africa, the world's top and bottom safety regions.¹ In short millions

¹ IATA Safety Report 2013, <http://www.iata.org/publications/Pages/wats.aspx> retrieved 17/12/2014.

and millions of us are safely and smoothly whisked around the world every year for business and pleasure. So, surely, the above figures speak for themselves and demonstrate the importance of understanding both how international civil aviation operates and how it got from that Berlin to Weimar route to where we are today. However, there are various approaches to such an explanation. One might for example concentrate on technological developments and foreground them in explaining how civil aviation developed and prospered.² Or one might focus on the development of international organizations, which facilitated the growth of the industry, or the great aviation entrepreneurs who carved out empires of the sky.³ One could go on, but something that is somewhat neglected is the political and diplomatic context within which international civil aviation has by circumstance been forced to find its way. And that way has not been easy. So, the focus here is predominantly on the changing and largely politically determined framework within which civil aviation has operated. That does not mean that technological developments and other agencies of change, which helped to craft the character of international civil aviation, do not enter the story, but they are not the primary concern. The way that this explanation is put together is through traditional qualitative historical reconstruction based on a wealth of government and airline archival material, a wide range of interviews with officials and airline executives, secondary sources and ephemera.

From the outset, it is vitally important to recognize that airlines are not simple commercial operations because of national claims of sovereignty over airspace. How those claims have changed over time creating successive operational re-

2 See for example Hugill (2015) and more broadly Hugill (1993, chapter 6).

3 A good example of the former is Mackenzie (2010) and of the latter Robert Daley (1980).

gimes is at the heart of the present attempt to explain international civil aviation's development.⁴ An industry which one might think would be a prime candidate for truly globalized operations has instead had to make do with a mosaic of operations plagued by state-imposed restrictions, subsidies and protectionism. But in the 1990s something different began to happen, with forms of commercial multilateralism holding out the possibility of a more uniform and commercially rational regime emerging. Taken to their logical conclusion these new developments would result in a globalized market. In principle, this could be run on any kind of basis, including one far from a free competitive market: the only overriding principle for globalization here is that all players act in accordance with the same rules and regulations. The trajectory towards that is still an incompletely consummated possibility, but it is one of the main themes of this essay as we move through the six phases of development from the end of the nineteenth century to today. These phases were determined by the conduct of states and international organizations and the way that they respectively strengthened or loosened the Gordian Knot that tied international civil aviation to state sovereignty. Another way of conceptualizing this is to say that this is the story of how sovereignty over air space has been changed and modified over the years in order to allow international civil aviation to operate.

1. From civil aviation's origins to the Paris Convention 1919
2. The inter-war predatory bilateral system 1919-1939

⁴ While I have used the term regime here, it should not be taken to invoke the type of conceptually tight meaning used by IR regime theory. Successive regimes are identified here in terms of features which tend to prevail and hence can reasonably be said to characterise the *modus operandi* of international civil aviation during a particular period, but they are not so dominant as to produce something that is uniform and/or consistent. For lengthier discussion of this see Dobson (2017: 4-7)

3. Wartime planning and the Chicago Conference 1939-1944

4. The Chicago-Bermuda Regime – creation and operation and the challenge of deregulation 1945-1992

5. The European sub-system's creation of the Single European Aviation Market (SEAM) 1987-1997

6. Open-skies and a fully globalised world market – challenge and reality 1992-2018

From civil aviation's origins to the Paris Convention 1919

In the beginning, there were lawyers and discussion of theoretical possibilities. As early as 1880 at their conference in Oxford, the private association of jurists, who made up the *Institut de Droit International* (Institute of International Law), discussed aviation matters. And soon the main focus was on whether there should be a form of freedom of the air comparable to Grotius's concept of *mare liberum* – freedom of the seas – championed by the French lawyer Paul Fauchille, or whether there should be sovereignty over national air space championed by the British theorist John Westlake. Momentum was already in Westlake's favour by the outbreak of World War One, but the development of aerial combat during the war secured the view that sovereignty needed to be claimed over national air space.⁵

The result at the Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris, October 13, 1919 (The Paris Convention) seemed further to confirm this at least at first glance. Article 1 declared: 'The High Contracting Parties recognize that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.' Pretty straightforward: but then the Convention immediately modified that prescription by granting rights of innocent passage to planes of member states and explicitly expressed

5 See Diederiks-Verschoor (2012: 2) and Hershey (1912: 381-88).

the desire “to encourage the peaceful intercourse of nations by means of aerial communications”. However, that did not create an open framework for commercial civil aviation because: “The establishment of international airways shall be subject to the consent of the States flown over.”⁶ In other words, routes, landing rights, and all other commercial aspects of air travel were open to negotiation by nation states. So, in effect, much of the character of the post-war civil aviation regime would depend on how aviation diplomacy applied the somewhat incompatible aspirations of the Paris Convention. In short, the question was: How freely would states grant passage and entry into commercial operations to foreign airlines?

The inter-war predatory bilateral system 1919-1939

Before looking at inter-war developments in detail, it is important to remind ourselves just how primitive international aviation was in the 1920s and 30s, because despite the predatory bilateralism of the period, huge and important advances were made on four fronts which were necessary though not sufficient conditions for international services to flourish. These were: technological advances in safety and the range of planes; a large degree of operational uniformity; availability of navigational and environment information; and a means of making airlines economically viable.

Technology proceeded in leaps and bounds especially in Germany and the USA in companies such as Douglas, Heinkel, Boeing, Lockheed and Junkers. Safety was also improving dramatically. At the end of the 1920s Handley Page in Britain introduced the Hannibal Class aircraft capable in the HP42W version of carrying 38 passengers and over the following 15 years it carried 100,000 of them without a single

⁶ British Government Cmd. 266, *Convention Relating to International Air Transport*, 1919.

fatal accident.⁷ In 1935 Glenn Martin delivered the M-130 to Pan Am. Named the China Clipper it had a range of 3,200 miles, cruised at 163 miles an hour and carried 43 passengers. And these planes were standardized in many respects. As one scholar has written:

It may sound very elementary now, but it was then necessary to make a recommendation to the effect that throttle controls on all aircraft should be so arranged that a push forward meant acceleration and push back meant closing down. The same kind of apparently elementary recommendations were needed in almost all technical matters, including such things as fuel intakes, other aircraft instrumentation and controls etc. (Banker, 1977: 7)

The key to success in long-distance flights was the earth inductor compass, patented in the US in 1912 and refined successively in the early 1920s by the National Bureau of Standards, and the Pioneer Instrument Company of New York. Using it in 1924 the US Army Air Corps circumnavigated the world. In the 1930s building upon past American technological advances Pan Am helped to develop better navigational devices such as the gyroscopic heading indicator. These were important advances, but it was also important to have up-to-date information about conditions for flying and landing. The International Commission of Air Navigation established in Paris in 1919 strove to fill an important gap here with its weekly *Bulletin of Information*. Airlines were cautioned in one issue about several possible dangers – one shudders to think if these cautions were applicable in today's world of flying. The *Bulletin* told its readers that:

... sheep are grazing on the landing field at Le Bourget and planes should be careful to avoid them; that the Cherbourg-Querqueville Aerodrome will be occupied by military formations on certain dates and private planes are barred; that plowing and leveling

⁷ Information for this and the following paragraph is taken from Alan P. Dobson (2011) and David Mondey and Michael J.H. Taylor (1988).

operations are in progress on the Croydon Aerodrome [the main London airport at the time] and pilots should avoid taxiing beyond the boundary lights; (Colgrove, 1930: 31)

Appropriate technology, information levels and navigational infrastructure were all essential pre-requisites for international civil aviation's achievements in the inter-war period, but they were not sufficient: the world needed capable international airlines. That requirement was only met by government support, not only of the infrastructure, but also of the airlines themselves. Without government support the development of American airlines was stymied and they languished in the 1920s well behind their European counterparts. The story was similar in Britain. By 1922 the British airline industry had collapsed in the face of foreign and particularly French airline competition that was heavily subsidized. It was only after government money was pumped into the fledgling British airline industry that it began to make progress. Similarly, in the US, until the Kelly Airmail Act of 1926, US airlines struggled. After the Kelly Act, they thrived and soon became world leaders. Government finance was essential in the 1920s and 1930s for the development of effective airlines. Financial sustainability in this period meant central and local government financial help of all kinds – direct and indirect subsidies – and money for infrastructure.

So, from this brief review of developments in the inter-war period we can see that most pre-requisites for a flourishing international aviation system emerged quickly over time, but one necessary condition – freedom to fly over and engage in commercial activities in other countries – remained severely problematical. And the main reason was national sovereignty over airspace.

Sir Hugh Montague “Boom” Trenchard, commander of the British Royal Flying Corps (RFC) in France during World War One and father of the RAF, pointed to the sensitivities

surrounding sovereignty over airspace when he observed in 1916:

Owing to the unlimited space in the Air, the difficulty one machine has in seeing another, the accident of wind and cloud, it is impossible for aeroplanes, however skillful and vigilant their pilots, however numerous their formations, to prevent hostile aircraft from crossing the line if they have the initiative and determination to do so. (Armitage, Mason, 1985: 4)⁸

During the ill-fated Geneva Disarmament Conference, British Prime Minister Stanley Baldwin, echoed the same sentiments, but more pithily when he declared: “The bomber will always get through.”⁹ Such ideas had been around for a long time, dramatically represented in H.G. Wells’ *The War in the Air* published in 1907 and in the harsh reality of the German and Italian bombing of Guernica in 1937. This conviction was an important factor in the universal assertion of air sovereignty and neither the Paris Convention of 1919, nor its American counterpart the 1928 Havana Convention were able to ease significantly the difficulties that air sovereignty posed in the inter-war period for civil aviation. Domestically this resulted in what is known as cabotage: the reservation of all domestic route operations for a state’s own airlines. Internationally, it resulted in a host of problems admirably summarized in a British Government Paper in 1944 during attempts to plan for the post-war international aviation system.

Neither of these Conventions (Paris and Havana) made provision for international regulation in the economic, as opposed to the technical field. In the result the growth of air transport was conditioned by political rather than economic considerations and its development as an orderly system of world communications

8 RFC HQ memorandum 22 September 1916, quoted from Armitage, Mason (1985: 4).

9 Stanley Baldwin, in the House of Commons as reported by *The Times*, 11 November 1932.

was impeded. Summed up, the major evils of the ... [inter] war period were, first, that any country on an international air route could hold operators of other countries to ransom even if those operators only wished to fly over or refuel in its territory; secondly, that there was no means of controlling the heavy subsidization of airlines which all too often were maintained at great cost for reasons mainly of national prestige or as a war potential; thirdly, that the bargaining for transit and commercial rights introduced extraneous considerations and gave rise to international jealousies and mistrust. (British Government Cmd. 6561, "International Air Transport" 1944)¹⁰

By the time of the Second World War the question that dominated the future of international civil aviation was: Would anything better emerge from the ashes of the new war?

Wartime planning and the Chicago Conference 1939-1944

One of the most extraordinary things about the Second World War was the time, energy and resources devoted by the allies to post-war planning and among the list of major topics covered was international civil aviation. It posed a huge challenge: how to create a commercial international regime that would allow airlines of the world to flourish whilst being compatible with conflicting national interests. As planning developed the debate centred on what are known as the Five Freedoms of the air: they provided for: (i) innocent passage or over-flight; (ii) technical stop for repairs or re-fueling; (iii) the right to pick up passengers from an airline's country of origin and disembark them in territory of the other contracting party (iv) the right to pick up passengers in the other contracting country and disembark them in the airline's country of origin; and (v), the right to pick up passengers from the other contracting party and carry them forward to a third party destination.¹¹ Trying to craft a new international

10 British Government Cmd. 6561, "International Air Transport" 1944.

11 Other rights, the first two of which later became significant under

civil aviation regime based on the multilateral and automatic exchange of these freedoms however proved problematical because of national interest considerations of the two key players: the USA and Britain.

Part of the problem was that the US led the world in terms of producing state-of-the-art airliners, had several large and competitive commercial airlines, and could influence much of the world because of its prestige and power. This caused worry in Britain where one government investigation of post-war civil aviation observed:

... the choice before the world lies between Americanisation and internationalisation. If this is correct, it is difficult to doubt that it is under the latter system that British interests will best be served.¹²

However, for the British this did not mean some form of idealistic internationalization of the world industry. As Prime Minister Winston Churchill put it:

Our two earliest studies of post-war civil aviation have recommended complete internationalisation. If by this is meant a kind of Volapuk Esperanto cosmopolitan organisation managed and staffed by committees of all peoples great and small with pilots of every country from Peru to China (especially China), flying every kind of machine in every direction, many people will feel that this is at present an unattainable ideal.¹³

What the British actually wanted were international controls to ensure that British airlines would retain an adequate

a more liberal dispensation, are: (vi) the right to pick up "gateway" passengers in a foreign state and bring them to the airline's country of origin for transfer to another flight with a foreign destination; (vii) the right to commercial carriage between two states, neither of which is the airline's country of origin; and (viii) cabotage.

12 British National Archives, Kew, (BNA), CAB 87/2, RP(42)48, "Internationalisation of Civil Aviation After the War, the Finlay Report", 15 December 1942.

13 BNA, CAB 66, WP(43)257, 22 June 1943, "Post-War Civil Aviation" note by Prime Minister and Minister of Defence, Winston C. Churchill.

share of the market. US President Franklin Roosevelt on the other hand wanted a freer and more competitive regime based on the automatic multilateral exchange of the Five Freedoms. The conventional wisdom is that when most of the world convened in Chicago in November 1944 to plan for post-war international civil aviation that it was British opposition to the untrammelled multilateral exchange of Freedom 5 that caused impasse and an inability to craft a commercial regime for aviation. However, that conventional wisdom is wrong, or at the very least incomplete. In fact, within the Roosevelt administration there were also those who balked at the idea of automatically exchanging the Five Freedoms for fear that over time the kind of free competition such a regime would nurture would undermine the economic viability of US airlines with their higher salaries and costs. The official who influentially represented this position was the Chairman of the US Civil Aeronautics Board, Welch Pogue, and his promotion of these views did as much if not more than the British to ensure that agreement on the automatic multilateral exchange of the Five freedoms at Chicago failed.¹⁴

Pogue's view was that:

With respect to the granting of "commercial outlets" the right of any foreign airline to discharge and take on passengers and traffic, each nation must decide where its best interest lies. It would be quite unrealistic, at this stage of the world's developments, to assume that such commercial outlets should be more or less automatically granted to all comers.¹⁵

At Chicago according to Pogue's own words regarding the Air Transport Agreement, which incorporated the Five Freedoms: "... I had to sort of play ball because I knew

14 See Dobson (2011: 163-217) and Dobson (2012: 655-77).

15 Franklin D. Roosevelt Library, Hyde Park, (FDRL) *Hopkins Papers*, FDRL, box 336, folder: Book 9 Air Conference Post War Aviation, Pogue to Hopkins, 10 November 1943, enclosing draft speech to New York Herald Tribune Forum to be delivered 16 November 1943.

it would fail, but I put forward the transport agreement because that is what Roosevelt commanded us to do.”¹⁶ Pogue later commented that he thought that: “we had immense advantages that we ought to be taking some credit for and some of these people [who sought a multilateral commercial agreement] were throwing it away I thought.” (*Ibid.*) He believed that Roosevelt was too optimistic: “We attempted to comply with his wishes... but it became clear quite early in the meetings that this Agreement would not be acceptable.” (*Ibid.*) Crucially, Pogue thought that “the trouble with Roosevelt on aviation was he just didn’t know what he was doing.” (*Ibid.*) Pogue knew exactly what he was doing and there would be no automatic exchange of the Five Freedoms at Chicago.

While the Chicago Conference did not produce a commercial regime for aviation it had other successes. The International Transit Agreement embodying Freedoms 1 and 2 was a considerable achievement.¹⁷ No longer would signatories be able to withhold transit and stop provisions or only cede them in return for inflated financial and/or political payments. The other concrete achievement was the UN International Civil Aviation Organisation, which dealt with a plethora of technical matters.

The prospects in at least the less political aspects of international aviation – transit, technical stop, navigation, safety, and uniform technical standards – looked very promising and clear. In contrast, the picture for the commercial side was opaque. The failure to reach agreement on a multilateral commercial regime left the industry

16 Author interview with Welch Pogue, CAB Chairman 1942-1946, 1 August 2000 at the Cosmos Club Washington DC.

17 Of course, not all countries signed up to the International Transit Agreement. The most important country not to do so was the Soviet Union and that caused specific difficulties throughout the life of that regime. See for example, Svik (2015: 263-279).

dependent upon bilateralism. And there were dangers with this. If matters developed in a repeat of the inter-war period then the future for international aviation looked bleak.

The Chicago-Bermuda Regime – creation and operation and the challenge of deregulation 1945-1992

Confronted with the failure of commercial multilateralism at Chicago the immediate future inevitably lay with bilateralism. The question was: What kind of bilateralism? For a while there were worryingly familiar developments of a predatory and politically aggressive kind, then important developments resulted in a more stable and ordered system structured around the 1946 Anglo-American “model” air service agreement (ASA), or Bermuda Agreement as it became universally known.

The Americans dictated its content. At the time, Britain was hugely vulnerable to US pressures because of its financial needs and while the Anglo-American Loan Agreement had been negotiated Congress had not yet approved it. That was the main clincher for the Americans who argued that if the British were not to accommodate them in aviation Congress would be unlikely to approve the loan. This was an important lever on the British who in any case wanted to avoid souring relations with the US for wider security reasons.

Under the Bermuda Model airports had to be designated as international gateways and airlines had to be under national ownership and control. They were to operate on a basis of “fair and equal opportunity” through the exchange of Five Freedoms, with flexibility on frequency and capacity and with price fixing through International Air Transport Association/IATA rate conferences.

The result was that commercial operations of the industry were generally much less dysfunctional than they had been before the war, but they were by no means uniform and

there was no level commercial playing field.¹⁸ Bermuda was a useful model, but its application varied and in many cases it was not applied at all, especially when the US was not a party to the agreement. Even so, there was a huge expansion in air services world-wide from the late 1940s to the 1970s. Then trouble again afflicted the industry with divergent routes being taken by key players. During 1976-77, the British denounced Bermuda 1 and re-negotiated their ASA with the US and successfully introduced more regulation to help secure a higher proportion of the transatlantic market for UK airlines. This Bermuda 2 agreement, so far as the Americans were concerned, was not a model to follow, but one to be avoided. As one senior US official put it:

Every city pair is restricted in terms of entry. Every city pair market is restricted in terms of capacity. Every city pair is restricted in terms of fares the airlines may charge passengers. There is no aspect of the market that is not being regulated pursuant to UK insistence.¹⁹

A year later, the US government made clear that the trajectory of its aviation policy was completely at odds with Bermuda 2. President Carter had strongly promoted domestic airline deregulation and that soon spread to the international sphere. The US international policy statement of 1978 declared that its guiding principles would be:

... to trade competitive opportunities, rather than restrictions, with our negotiating partners. We will aggressively pursue our interests in expanding air transportation and reduced prices rather than accept the self-defeating accommodation of protectionism. Our concessions in negotiations will be given in return for progress

¹⁸ It is important to note that US policy itself was never uniformly applied and that it changed over time. See for example Gormly (2015: 251-263).

¹⁹ Author interview with Jeffrey N. Shane, Assistant Secretary for Policy and International Affairs, US Department of Transportation, Washington DC, 5 April 1991.

toward competitive objectives, and those concessions themselves will be of a liberalising character.²⁰

These liberal commitments in the US gradually led to the emergence of the US Open-Skies policy and that caused much confrontation and radical change in the 1990s and beyond. However, it was in what had previously been the highly conservative and tightly regulated European market that most progress was now made on untangling the Gordian Knot that tied international civil aviation to national air sovereignty.

The European sub-system and the creation of the Single European Aviation Market (SEAM) 1987-1997

The SEAM is the greatest achievement to date in cutting the Gordian Knot tying national air sovereignty to international airline operations. Others groups of states have followed suit, or are in the process of doing something similar, but the SEAM stands out as the beacon of what can be achieved in terms of removing the traditional barriers that have fragmented the industry.²¹ The SEAM, in effect, is a consummation of the notion of globalization as used here, but on a regional basis.

All explanations of highly complex market and political change oversimplify. For the sake of brevity, the process of integration that resulted in the SEAM is largely simply asserted here as being the result of three important dynamics, but with some substantiating examples. The first

20 Jimmy Carter Library, Atlanta, (*JCL*), JCL WHCF, subject file, box CA-1, folder: 9/1/78-12/31/78, "US Policy for the Conduct of International Air Transportation Negotiations", 21 August 1978.

21 Australia and New Zealand have come closest to the SEAM as a model in the creation of their SAM and the ASEAN moved in the same direction with its own version of a SAM in 2015, <http://www.aph.gov.au/binaries/house/committee/jsct/augustandseptember2002/report/chapt6.pdf>

dynamic was the force of ideas about economic deregulation, emanating largely from the US and the Chicago Business School, combined with events in the marketplace where more efficient US airlines threatened much less competitive European ones. Thus, for example, John Steele, the European Commission's Transport Director-General 1981-86, believed that the beginning of reform in Europe "was a reaction to events in the USA and the realisation that the same concerns existed in Europe and that unless the system was made more flexible it would break". (Steele, 2005). The second dynamic consisted of strategies and actions of the European Court of Justice (ECJ) and the European Commission, which, working together, developed a variety of levers – including importantly legal ones – to help implement the competition provisions of the Rome Treaty. Over the years the Commission developed expertise and gained confidence. By 1985 it was through with mincing words:

The Commission is in no way prepared to sacrifice its objective of creating more competition in the air transport sector. To do so would be to fail in our obligations under the Treaty and to fail our duty to the European citizen. If the negotiating process does not work, we shall have no option but to use other weapon.²²

The Commission was now flexing its muscles because after the 1984 ECJ case *Nouvelles Frontières* it had a clear legal mandate to lever the member states into action.

The main point at which the judgement breaks new ground is its finding that the competition rules do apply to air transport.

Under Article 89, the Court said the Commission may, on application by a Member State or on its own initiative, investigate "cases of suspected infringement" of Articles 85 and 86 (clauses governing competition), and if it finds that there has been

22 Swansea University Library, Loder Collection, HC 240.9, John R. Steele, Note for the Attention of Mr. S. Clinton Davis, 29 April 1985, p. 1.

infringement it may propose “appropriate measures to bring it to an end.”²³

Shortly after this Peter Sutherland, the Commissioner for Competition (DGIV), had letters drafted for all the major airlines in the EU wielding the legal threat promised by the Commission. The letter to British Airways read in part:

In proceeding under Article 89, the Commission wishes to open a formal dialogue with your company with a view to ensuring that your agreements and practices are brought into conformity with the competition rules of the Treaty as soon as possible.... The Commission considers having examined the information currently available to it, that there are good grounds for finding that British Airways has infringed the provisions of Article 85 of the EEC Treaty.²⁴

It was only in this context created by the force of ideas and changes unleashed by deregulation in the US and the actions of the Commission and the ECJ, that nation states such as Britain and the Netherlands, which favoured liberalization, were empowered to move forward and carry the Council of Ministers with them. In return for temporary exemptions from the competition rules states were offered the opportunity to move forward with liberalization in cautious stages. However, it should be clear that at all times these three forces interplayed with each other as well as being forces in their own right. The outcome was three successive packages of reform.²⁵

What those three packages of reform achieved was quite unique and – in historical context – astounding. The SEAM went beyond the most liberal proposal that was in real contention at the Chicago Conference, namely a multilateral

23 Ibid., 12 May 1986, Legal Service memorandum to Members of the Commission: Judgement Court of Justice 30 April 1986 Joined Cases 209 to 213/84, *Nouvelles Frontières*, p. 8.

24 Ibid., Draft letter, Sutherland for Commission to BA, undated

25 See Dobson (2007).

agreement for a commercial regime based on the automatic exchange of the Five Freedoms between contracting nation states. That would have been a huge step forward in overcoming the artificial constraints imposed by national boundaries and sovereignty over air space, but it would not have deconstructed the impact of national sovereignty in the way that the SEAM did.

The SEAM moved beyond a multilateral Five Freedoms regime in two fundamentally important ways. First, it relegated cabotage – reserving all domestic services for a country's own airlines – to the dustbin of history for Member States. Secondly, and a logical supplementary, was the creation of common establishment rights. So far as the Member States of the EU were now concerned, among themselves there was no such thing any longer as national airlines, but only Community carriers with the same operating rights throughout the EU. The SEAM in other words reflected in regional form the definition given at the outset of this essay of a globalised industry. What now existed in the EU was a level playing field on which all players conducted themselves according to the same rules. The US had, for so long, led the way, but now the EU moved ahead and presented a new model to the world to compete with the US Open-skies Model. How all this developed is the subject of the final section.

Open-skies and a fully globalised world market – challenge and reality 1992-2017

US “Open-skies” means free pricing and route access, and capacity and frequency determined commercially by market demand. It provides unrestricted 3rd, 4th, 5th and 6th Freedom rights (6th freedom rights allow one country's airline to assemble passengers from other countries at one of its own national hubs and then carry them forward to a final destination in another country). The US has combined its Open-skies policy with the offer of anti-trust immunity to

airline alliances, which is the main inducement for other countries to enter such agreements. Such anti-trust immunized alliances allow the domestic and regional operations of one partner to distribute and assemble passengers in connection with the long-haul operations of the other on a reciprocal basis through code-sharing agreements or by otherwise dovetailing operations. In short, they give foreign airlines better access to the US domestic market for their international operations.

The US has had great success with Open-skies: by 2016 it had 119 such agreements worldwide.²⁶ However, Open-skies does not go as far as the SEAM has gone: it still upholds cabotage and national ownership and control of airlines, which from the SEAM's perspective is a form of protectionism and certainly something that continues to fragment the operation of the international civil aviation system.

Cabotage and national ownership and control are both major issues in the US: the latter because of national security implications and the former because the US domestic airline market is so huge. To grasp just how huge there needs to be both comparators and absolute figures. In 2012 US domestic and international airlines carried 743,096,000 passengers. That was almost equivalent to the combined passenger total of the next five countries' airlines all put together. In 2013 of the total 743 million passengers carried by US airlines 645 million were domestic carriage.²⁷ It is that huge domestic proportion of total US airline enplanements and the relative size of the US passenger market to the global market that makes US cabotage so unique. It provides two advantages to US airlines, first they have sole access to a huge and effectively protected domestic market and secondly it

26 US Department of State, Open Skies Partners, 2016, www.state.gov/e/eb/ris/othr/ata/114805.htm retrieved 20 September 2016.

27 US Department of Transportation Bureau of Transportation Statistics, 2013 US Carriers, www.rite.dot.gov/bts/press_releases/bts012_14 retrieved 19 February 2015.

provides them with an advantage in the international market place because US airlines have a monopoly on assembling passengers at and distributing them from US international gateways. It is these two commercial advantages along with national security considerations that have discouraged the US from going beyond Open-skies. But then in 2003 they were invited to do just that by the European Commission.

In 2002, the ECJ declared that US Open-skies ASAs were inconsistent with Community law because a) they used the concept of national and not community carriers and b) because Member States with Open-skies agreements with the US were advantaged over those who did not have Open-skies agreements and that meant an un-level playing field for the airlines of the EU when they operated outside the EU. The ECJ's ruling threatened turmoil over the Atlantic and pushed the two sides into negotiations for an EU-US ASA to supersede the existing national ASAs between the Member States and the US.²⁸ Talks began in June 2003.

The EU proposed an Open Aviation Area that went way beyond US Open-skies. First, and immediately most important of all for the EU, the US was asked to recognise EU airlines as Community and not national carriers. This would allow them to operate from any point in the EU to any point in the US and overcome the legal problem that threatened turmoil. But this was not all. The EU also proposed merging US and EU cabotage, removing foreign ownership and control restrictions and harmonising competition and safety regulations so as to attain a fully integrated market. In other words, this was the European SEAM writ large to embrace the US.

28 See COM (2002)649, Final, "Communication from the Commission on the consequences of the Court judgements of 5 November for the European air transport policy", 19 November 2002; and Commission versus Austria etc. European Court of Justice cases C-466/98 to C-476/98.

The US recognized the concept of Community Carriers and agreed to an Open-skies agreement with the entire EU, which overcame the legal problem that had troubled the ECJ, but the Americans effectively refused to go any further: they would not merge cabotage, or do away with national ownership and control laws. The idea of an Atlantic open-aviation area was thus rejected.

Conclusion

Currently there does not exist a single fully globalized component in the international airline industry: but, it is hugely successful and has moved steadily towards a more globalized condition in which airlines operate according to common rules. The greatest successes have been in technical, safety, navigational, security and weather forecasting for airline operations. Where politics does not inject national political preferences, or where it is relatively easy to achieve a political consensus when they do, then standardisation, uniform practices and governance have moved forward. Where politics has intruded then serious challenges have been posed with state sovereignty preferences being upheld. In the technical field many have been overcome, with only few and minor caveats, for example virtual universal acceptance of Freedoms 1 & 2²⁹, but others, particularly in the commercial field have not.³⁰

However, even in the commercial field successes are legion and in particular regarding liberal route access, liberal capacity and frequency, and market pricing: the three interconnected conditions that drove forward reform in the US and the

29 One such exception has been a long running dispute between the EU and Russia over over-flight charges levied until 2014 by Aeroflot on non-stop flights from Europe across Siberia to Asia. Estimates vary, but cost is about \$200 million per year. As of 2014 the charge is paid to the Russian authorities.

30 See: Dobson, 2017: 95-115.

EU. Furthermore, the SEAM is not the only example of a highly liberal regime that has striven to untangle the Gordian Knot of sovereignty from international airline operations. The EU-Canadian and the Australian-New Zealand aviation agreements, both go beyond open-skies, and the Association of South Eastern Asian Nations (ASEAN) Single Aviation Market is also an important development, though it falls somewhat short of what one might expect from its name.³¹ What emerges overall is a definite movement towards more liberal practices and a progressive and incremental levelling of the playing field. However, two major players still resist Open-skies with other significant players, namely Russia and China. In both the power of the state looms large and along with airlines from the United Arab Emirates (UAE), questions arise about state aid and subsidies. With the spread of liberalization, state aids and subsidies have diminished hugely, though they have still not been entirely exorcised from the industry and levels vary even among the states with liberal operating policies. The larger problems that persist, however, are cabotage and national ownership and control, which are now the two main remaining obstacles for further development of a truly globalized industry. As the EU Commission has put it, these regulations threaten to ossify the industry in its present mould.³² European liberals had hoped that the EU-US aviation agreement would have abandoned ownership and control and cabotage, thus creating an Open Aviation Area between the US and the EU, which would have had sufficient critical mass gradually to draw in the rest of the world to create a globalized regime with a level playing

31 "The State of ASEAN Aviation in 2016" ASEAN Briefing 6 May 2016, www.ASEANbriefing.com retrieved 20 September 2016.

32 COM(2012)556 final, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: The EU's External Aviation Policy – Addressing Future Challenges, 27 September 2012. The Council adopted it in December 2012, p. 4.

field for all. That did not happen because of US reservations about its wisdom and that has left the world wondering what major development can come next. Without US participation regarding the abandonment of ownership and control and cabotage, it is doubtful that any major progress worldwide can be made except in terms of the US's longstanding policy of Open-skies. There is room for improvement by continuing to deploy that strategy, but it cannot deliver a truly globalized international civil aviation system in which airlines can operate on a commercial basis unhampered by conditions imposed because of considerations of national interest and sovereign air rights.

Bibliographical references

ARMITAGE, M.J., MASON, R.A., 1985. *Air Power in the Nuclear Age, 1954-84: Theory and Practice*, Basingstoke, Macmillan.

BRANKER, J.W.S., 1977. *LATA and What It Does*, Leyden, Sitjhoff.

COLGROVE, K. W., 1930. *International Control of Aviation*, Boston, World Peace Foundation.

DALEY, Robert, 1980. *An American Saga: Juan Trippe and His Pan Am Empire*, New York, Random House.

DIEDERIKS-VERSCHOOR, I.H.Ph. (revised by Pablo Mendes de Leon), 2012. *An Introduction to Air Law*, 9th edition, The Netherlands, Kluwer Law International.

DOBSON, Alan P., 2007. *Globalization and Regional Integration: The Origins, Development and Impact of the Single European Aviation Market*, London and New York, Routledge.

DOBSON, Alan P., 2011. *FDR and Civil Aviation: Flying Strong, Flying Free*, New York and London, Palgrave Macmillan.

DOBSON, Alan P., 2012. "Flying Between Britain and the USA: Canadian Civil Aviation 1935-1945", *International History Review*, December 2012, 34:4, pp. 655-77.

DOBSON, Alan P., 2017. *A History of International Civil Aviation: From Its Origins Through Transformative Evolution*, London and New York, Routledge.

GORMLY, James L., 2015. "Opening and Closing Doors: US Aviation Policy: 1943-1963", *Journal of Transatlantic Studies*, 13(iii), pp. 251-263.

HERSHEY, Amos S., 1912. "The International Law of Aerial Space", *The American Journal of International Law* (1912), 6(ii), pp. 381-88.

HUGILL, Peter J., 1993. *World Trade Since 1431*, Baltimore and London, The Johns Hopkins University Press.

HUGILL, Peter J., 2015. "Closing the Atlantic Gap: The Symbiotic Development of Civil and Military Aviation Technology Through the 1930s", *Journal of Transatlantic Studies*, 13(iii).

MACKENZIE, David, 2010. *ICAO: A History of the International Civil Aviation Organization*, Toronto, Buffalo, London, University of Toronto Press.

MONDEY, David, TAYLOR, Michael J.H. (editors), 1988. *The Guinness Book of Aircraft: Records, Facts and Feats*, London, Guinness Publishing.

STEELE, John R., 1985. "Note for the Attention of Mr. S. Clinton Davis", 29 April 1985, Swansea University Library, Loder Collection, HC 240.9.

STEELE, John R., "ECAC-EU Dialogue", 29 April 2005, www.prismaconsulting.com/EC (accessed 7 December 2005).

SVIK, Peter, 2015. "East-West Relations in the Civil Aviation Sector Between 1945 and 1963", *Journal of Transatlantic Studies*, 13(iii), pp. 263-279.

Santa Maria Island and the Aviation in the Azores: the return of time through the inversion of space

António MONTEIRO
ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa

The impact of aviation on the Archipelago of the Azores and on Santa Maria island, in particular, was tremendous. The construction of a state-of-the-art air base by the United States of America's military forces and Pan American World Airways in the last days of World War II and its subsequent use as an Atlantic air traffic control and communications center had widespread impact. It was not just a pit stop and Azorean hub for transatlantic aviation. The base turned this small, peripheral, eccentric, ignored and unsourced island into a dense and dynamic, but also frangible and still rather insulated socioeconomic community. Through the introduction of a new technology, time densified into history and new territories emerged from space.

This text will address the transformative power of aviation industry and kinetics through their impact and effect on Santa Maria Island. What was Santa Maria like before the construction of the airport? What happened regarding aviation in the Azores and what was the role of this island in that process? Along the way, it will be emphasized that what happened with the striking role of Santa Maria in aviation in the Atlantic might be considered a return of time – in the sense of our perceptual time, which is History – through the inversion of space – with aviation emancipating the island from the constraints of the sea and its isolation.

Crafting an archipelago

Santa Maria is part of a set of nine small volcanic islands located between the parallels 36N and 43N and the meridians 25W and 31W that form the Archipelago of the Azores, Portugal. Scattered in the center of the tempestuous North Atlantic on a SE-NW orientation, spanning for six hundred linear kilometers, these islands lie approximately 1500 kilometers from Europe and 2500 kilometers from North America, a fact that made the access and navigation between these islands a great challenge. This archipelago, also known as the Western Islands or even African Isles, is included in the region of Macaronesia, a term that derives from the mythical Fortunate Islands, that include the archipelagos of Madeira, Canaries and Cape Verde (Manguel; Guadalupi, 2013).

The peculiar geologic history of Santa Maria was decisive in its role in aviation history, as it was for other distinctive chapters of its history. It was the first of the Azores to emerge from deep ocean in this spot where the Euroasian, African and American plates join.³³ The island was bigger than it is now. But a continuous erosion process during the

³³ The original shield volcano island emerged over 5.3 million years, on the Late Miocene, with continuous volcanic activity until the Late Pliocene, three million years ago (Serralheiro, 1993: 575-592).

period when sea level was higher, submerged most of the volcano and made the island flat. Also, a severe tectonic process made the eastern part collapse and the deep deposit of its debris originated an explosive volcanic process which enlarged the island on the eastern side, on a rather different orography than the original island. This resulted in the current island of the last 2-3 million years: a dual island crafted from explosion-erosion-collapse-explosion, separated by a mountain range of a maximum altitude of 590 meters. It has a flat platform under 100 meters altitude, to the west, and a mountain complex between 200 and 300 meters altitude, to the east, with the same geological age and characteristics of the other islands that emerged on the Azorean microplate (São Miguel, Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico and Faial) and on the other side of the Mid-Atlantic Ridge (Flores and Corvo).

As oceanic islands, the Azores are profoundly shaped by their geological history, their orography and their climate. So, due to its southeastern geographical position on the North Atlantic, Santa Maria is – more often than the other islands of the archipelago – protected, by the Azores Anticyclone, from the North Atlantic's cold fronts blown by the jet stream from North America to Europe, which, along with its low altitude, makes Santa Maria the driest island of the Azores (Fernandes, 2004). Moreover, the geological history of the western part of the island - the flat part - made it less fertile and more accessible than the other islands, which were covered by dense forests. This contributed to its choice as the best spot for a transatlantic airport. Volcanic inactivity, its weather conditions and the low value of its real estate for agriculture bolstered that choice.

The islands have been known since at least the 12th century, but there was no need nor maritime means to reach them or, at least, to establish a permanent settlement. It was not until Santa Maria was “discovered” by the Portuguese in 1427 and

that settlement took place after 1432, followed by São Miguel in 1444. In fact it was after Columbus's discovery of America that the first transatlantic technical stop occurred in Santa Maria, on February 1493. That along with the maritime route to Brazil, made the geostrategic importance of the Azores rise and soon all the islands were colonized by people from mainland Portugal and other European kingdoms. In 1474, São Miguel changed hands and under its new ownership began to thrive, which impacted on Santa Maria's relative development and centrality, for São Miguel soon became the most productive island in the archipelago (Costa, 2008: 209-228).

As Medeiros Ferreira states, «the term “Azores“, which is now dominant, has, over time, come to designate a political, cultural and administrative composite archipelagic reality”. These islands were under different «influence zones», and its use was shared between the major Atlantic powers, including Portugal, with the priority being given to the islands of São Miguel, Terceira and Faial (Medeiros Ferreira, 2011: 49). In an era of maritime navigation on a rough ocean like the Atlantic, island communities' social and economic success relied on a safe harbor and on having enough and good fertile land to feed its population and supply the ships. So, after its first few years when Santa Maria was the main island where the Azorean first captain had his office, its history subsequently was dominated by decline, pirate attacks and loss of population.

The fact is that there are very few sources to indicate how life was in Santa Maria, until the 1940's. Only a few of the several voyagers that wrote about the Azores mentioned Santa Maria. Those that did, recalled Columbus's technical/religious stop in the following way.

[the island was on a] wretched depopulated condition, unappreciated by the government, and with scarcely one fourth

of its surface in cultivation?"; "its intercourse with the world at large is rather limited. (Henriques, 1867: pp. 91-92);

with an industrious population, and a good government, St. Mary's might easily support between 15 and 20,000 souls [and] if this Island were free from the grinding laws of primogeniture, what a fine opening it would present for the speculation of English capitalists, either for purposes of profit or pleasure! (Boid, 1835: p. 102; 106).

In fact, its population was 4,699 in 1864 and 6,359 in 1900, which suggests a gradual improvement in living conditions on the island in that period, but things were still rather primitive (Bastos, 2008).

Newspapers were scattered. But one of the few sources where one can sense what Santa Maria's community was like before the airport was built is the newspaper *O Baluarte*, which was published between 1928 and 1930. Santa Maria was under a severe crisis due to three bad years of crop harvests that deepened the fact that productive soil areas were limited and were not enough for the increasing population. Other issues were the lack of medical assistance, the outbreak of typhoid fever, the unserviceable wireless telegraphy station and the monthly maritime connection to mainland that, due to the poor dock facilities of the island, was sometimes canceled. Recurrent front-page titles were "Santa Maria's Deep Crisis"³⁴, "We Ought to React"³⁵, "Santa Maria – the Ignored Island"³⁶ and "We're Isolated"³⁷. The newspaper founder was a school teacher from São Miguel island who lived in Santa Maria for two years. Before leaving the island, in September 1929, he wrote an article suggesting the possibility of an airport in

34 "A GRAVE CRISE MARIENSE", in *O Baluarte*, July 15th, 1929, p. 1.

35 "É PRECISO REAGIR", in *O Baluarte*, August 20th, 1929, p. 1.

36 "Santa Maria – A Ignorada", in *O Baluarte*, November 10th, 1929, p. 2.

37 "Estamos Isolados", in *O Baluarte*, November 16th, 1929 p. 1.

Santa Maria³⁸. This was the first time someone alluded to such an unimaginable idea. (Monteiro, 2015a)

Crafting an archi-sky

By 1929, aviation in the Azores was a decade old. On February 16th 1918 the first flight of a hydroplane for U-boat surveillance took place at the American Naval Base 13, in Ponta Delgada, São Miguel Island, which was installed there after a German U-boat attack to that city on the 4th of July 1917 (Warner, 2017: 14-15). In 1919, the first transatlantic flight was made via Horta and Ponta Delgada, with the support of the American Navy, which was still in the Azores, even though World War I had long ended (Smith, 1986). In 1926, a flight to Madeira and the Azores was made by Portuguese aviators on a hydroplane. On the flight between Madeira and Ponta Delgada, they had engine problems and landed off Vila do Porto's dock (Santa Maria island) (Brito Coelho, 2016: 21). Fishermen and the port authority went to meet them, but since the telegraphic station was too far from town and probably not working, they decided to fix the engine with the locals' help and fly to São Miguel. Also in 1926, a first land-to-land flight was made in Terceira Island with a Portuguese military aircraft that was brought by boat to that island. In 1927, Lindbergh crossed the Atlantic and some days later DiPinnedo landed off Flores Island and harboured the Santa Maria II hydroplane, at Horta (Faial Island), to complete the second Atlantic air crossing via the Azores. In 1928, the French aviator Paulin De Paris and the British Frank Courtney departed from Horta to fly to the US, but they did not succeed. In June 1929, two Polish aviators departed Le Bourget to the US, using a French landplane, but crashed on Graciosa Island. This event emphasized the need for a land airport in the Azores (Warner, 2017: 13-36).

38 "Aviação nos Açores – Um Aeródromo em Santa Maria", in *O Baluarte*, September 15th, 1929, p. 2 and 6.

This tragedy was one of the reasons for that article in *O Baluarte*, suggesting an airfield on Santa Maria. Azorean newspapers covered all matters about aviation and the passage of a Zeppelin on August 2nd 1929 over Santa Maria, dropping off mail, might have motivated *O Baluarte*'s director to make such a suggestion. The author argues that the land for an airport on São Miguel Island would cost 3,750,000\$00 *Escudos*³⁹. On Santa Maria, it would only cost 20,000\$00 *Escudos*.

After this article in *O Baluarte*, the aviation theme was never to leave its pages. On November 1929, the local newspaper tells us that the airfield engineer François Anglejean visited Santa Maria and he was “delighted by the panoramas that the island displays, suitable for airfields, mainly in the western side of the island”⁴⁰.⁴¹ On February 1930, the paper reported that the landowners were willing to offer the land for the construction of an airfield and that the people of Santa Maria were sad for the fact that the national aviation authorities, namely Mr. Cifka Duarte, hadn't visited the island.⁴² Santa Maria disappeared from history when *O Baluarte* shut down due to alleged censorship, in November 1930, and the municipal records, where the members of *O Baluarte* had a seat, vanished.

39 Portuguese currency at that time.

40 “Aeroportos”, in *O Baluarte*, November 10th 1929, p. 1.

41 All portuguese excerpts were translated into English by the author.

42 “Aviação nos Açores”, in *O Baluarte*, November 25th; “Aviação nos Açores”, in *O Baluarte*, December 10th. Mr Cifka Duarte and François Anglejean arrived in the Azores to build an airfield on Terceira island with French capital, after the monopoly of the Portuguese air routes had been delivered to a Portuguese company (*SPELA - Sociedade Portuguesa de Estudos de Linhas Aéreas, Lda*) (by the *Compagnie Générale Aéropostale* and the *Société de Moteurs Gnome et Rhône*). In 1934, this monopoly came to an end, since that company could not comply with all the services and infrastructures required (Pinto, 2012: pp 275-276). So, aeronautical missions returned to the Azores.

Lindbergh flew into Horta and Ponta Delgada in 1933. He and Anne Morrow wrote about it on the *National Geographic Magazine*⁴³ and made a report for Pan American World Airways about transoceanic flights, stating:

Summarizing, I believe that from the standpoint of American aviation, in general, as well as for the best interests of Pan American Airways, we should begin operating trans-oceanic airlines with our present flying boat types, through the experience gained in their operation, we would study the comparative merit of landplane operation in the future.⁴⁴

From 1935 to 1939, British, German and French hydroplanes made test flights using the harbors of Horta and Ponta Delgada. The aeronautical engineer Louis Castex participated in the French Aeronautical missions to the Azores and visited all nine islands of the archipelago in 1935. He claims to be the one to have discovered [found] Santa Maria and Lajes (Terceira Island) as suitable spots for an intercontinental land airport, which led to a second mission in 1936 with Paul Codos. After these missions, the French Air Ministry and Air France Transatlantique chose Terceira island to build the airport, but the Portuguese right-wing government rejected any agreement with a *Front Populaire* government, especially in a Spanish Civil War environment (Monteiro, 2015b). So, it was Pan American Airways, which inaugurated the regular route via Horta with their Clipper B314, in the Spring of 1939, after an agreement with Imperial

43 "Flying around the north Atlantic", por Anne Morrow and Charles A. Lindbergh, in *The National Geographic Magazine*, Vol. LXVI, N° 3, September 1934, p. 259-260.

44 "1935 report by Charles A. Lindbergh advocating flying boats [...]" in PAN AMERICAN AIRWAYS, INC., ITS HISTORY OF THE TRANSATLANTIC AIR SERVICES, 1930-1944 (As excerpted from Civil Aeronautics Document No. 855 – With the Appendix: The Las of Flying Clippers by M. D. Klaás (Especially Prepared in February 1964 by Mr. Klaás for Juan Terry Trippe, President, Pan American World Airways, Inc.). Republic of Panama. Balboa Shops Printing Plant.

Airways (for it to launch a commercial service simultaneously) and the Portuguese Government (Warner, 2017: 34-35).

After 1941, Humberto Delgado⁴⁵ covered all the archipelago to produce the “Blue Report”, which he handed to the British forces, explaining the conditions of the Azores regarding aviation. Also, the first runway was managed at São Miguel Island, where the Portuguese forces installed their Air Base nr. 4. This airfield on São Miguel, after the first airfield at Terceira Island, made the first interisland land-to-land flight possible.

During the Second World War, the British recalled the Windsor Treaty which allowed Portugal to give access to its territory to a belligerent country. The British arrived on Terceira in October 1943 and the Americans went to help them as technical assistants in January 1944.⁴⁶ This was not a pleasant status for the Americans, so they soon requested their own airport in the Azores. But Portugal could not make an agreement with the United States of America without harming its neutral position on the conflict, so a front-contract was made with Pan American World Airways for that purpose. Portugal would pay for the airport construction (only for the runway, in fact) on a strict commercial contract.

45 Humberto Delgado was a prominent military that was close to the establishment of the dictatorship regime in Portugal (1926-1974) and that will play a relevant role on Portuguese aviation history, namely by being the first director of the Portuguese civil aviation authority, founder of TAP Air Portugal, and first Portuguese representative at ICAO – International Civil Aviation Organization. After his Montreal days at ICAO and a Portuguese embassy member at Washington DC, he returned to Portugal and was a candidate to the Portuguese Republic presidency against the dictatorship establishment. This caused him to go to exile and, eventually, got him killed in the first years of the 1960's.

46 For more information on Lajes Airbase /Anglo-Portuguese agreement: Telo, 1993; Herz, 2004; Rodrigues, 2005; Vintras, 1974.

*Rediscovering Santa Maria*⁴⁷

On June 7th, 1944, a plane landed at the British Airbase on Terceira island, where the 1390th American Airbase was installed, with a group of six American officers from the North Atlantic Division and the Air Transport Command. Then they took a British military trawler to Faial island, where the Pan American World Airways office was. At Horta, Mr. Boyd, the Pan American airport manager at Lisbon, joined with a group of Portuguese military who flew in the same B314 to Horta and then took a Portuguese destroyer to Santa Maria, arriving on June 15th. Along with the Portuguese military, they chose the place where the first runway should be prepared and returned on the same destroyer to Horta, where Santa Maria's project was developed as they awaited the next B314 that would take them to Lisbon and present their plans to the Portuguese authorities. On July 24th 1944 a first agreement was signed regarding – only – the construction of the airbase, and on August 10th a contract between Portugal and Pan American was signed.

The first American military group for a permanent stay was supposed to have flown from Lajes to Santa Maria, but they were unsure about the runway that the Portuguese had prepared. So Brigadier A. D. Smith, two Pan American employees and 25 military departed Terceira island on the sea liner, via Ponta Delgada, to what they called the “Station X” for the implementation of the so called “Special Project 111”. They arrived at Santa Maria on the late afternoon of August 4th. Two hours later they had all the cargo on shore. Among other things, people went to the harbor to watch electricity for the first time.⁴⁸

47 This section is mainly based on the Historical Report – Santa Maria Azores, “Santa Maria Airbase (1944-1945)”, found at the Archive of the American Detachment Headquarters at Lajes Air Base, Azores, in 2012.

48 Norman Herz took part of this first American Military forces group in Santa Maria. A personal account can be found on his book *Operation*

Due to a requirement of the Portuguese authorities, American forces couldn't proceed with radio transmissions before August 7th, so the first communication from Santa Maria to Lajes was one minute past midnight on August 8th, sending meteorological information and clearing the first flight to land at Santa Maria.⁴⁹ Space was inverted. Santa Maria was no longer a hostage or imprisoned by the sea.

Between August 8th and September 15th, the transportation between Lajes and Santa Maria was made by plane: land to land. But, for the heavy cargo that would still have to come on the Liberty Ships, a new road was needed to avoid passing through the winding road with an old bridge that lead from the dock and through old medieval Vila do Porto to the airfield. So, on August 16th, a barge navigated for 24 hours from Praia da Vitória, Terceira island, to Santa Maria, carrying a bulldozer which was crucial for opening that new road from the dock directly to the airfield. It is called "Estrada da Birmânia", named after the Burma Road, in Myanmar.

A total of 10 Liberty Ships carried all the cargo and personnel to build Santa Maria airbase, arriving between September 15th and October 24th. By October 31st, the Santa Maria base had 280 American military personnel, 1459 American civilian workers, and 1256 Portuguese workers contracted directly by Pan American Airways. Adding to these, there were 630 US military personnel assigned to this project. So there was a total of 3627 people working on this "Project 111" on "Station X". The island had 8,061 inhabitants in 1941. But, with the influx of personnel connected with the air base, it had more than 10 thousand inhabitants – a population increase of 20% – in 1 month.

Alacrity, pp. 304-318.

49 So the first flight in Santa Maria, according to the military historical reports on the American Headquarters at Lajes Airbase, was on August 8th, and not on the 7th, as the local memory recalls it.

On November 28th, a few days before the Chicago International Civil Aviation Conference agreements were signed on December 7th, the Santa Maria Agreement was signed between Portugal and the United States. On this short and simple agreement, Portugal conceded the use and control over the base that the American Forces were building on the island and the US agreed in return to restore East Timor – which had been invaded by the Japanese during the war – to Portuguese sovereignty. With this agreement, Portugal not only had the guarantee from the anti-colonial hegemonic power that the only Portuguese territory occupied during the war would be returned to Portuguese sovereignty, but also a tacit recognition that the Portuguese empire would be protected after World War II.

It took only nine months for Santa Maria Airbase to be built. It was operational on May 15th 1945. By the end of this month, more than 300 flights had been dispatched to the US, UK, Europe and Africa. Santa Maria was no longer merely an island in an archipelago. It was a link between continents. According to the base historian reports, by May 31st the construction was 92% completed and its total cost was \$13,760,503,00 dollars (1945's prices). Between May 9th and June 26th several administrative changes occurred in the Azorean American airbases – Lajes and Santa Maria. From June 26th 1945, Santa Maria airbase was designated “*Central Atlantic Wing, North Atlantic Division, Air Transport Command, Headquarters, Santa Maria Island, Azores*” and Lajes was put under its jurisdiction. The base inauguration took place on July 25th 1945, with the presence of the Portuguese military authorities who were amazed with the infrastructure built. On August 26th, the base was finally made public knowledge, after previous security restrictions.

Preparing for post-war

On May 9th 1945, Ogden Pierrot, an Air Attaché at the United States Embassy in Brazil, flew to Lajes and Santa Maria to analyze which of the two bases should become the airport dedicated to international civil aviation, after the war. His report was clear: Santa Maria was the most suitable. His remarks on the Portuguese establishment thinking are very interesting. He says the Portuguese authorities had a preference for Lajes, because an important airport should be near a relevant and populated center.⁵⁰ The decision was in the hands of Oliveira Salazar⁵¹, the Portuguese dictator. His instructions to Humberto Delgado were: “No definitive deliberation can be made now. The Secretariat should gather all information possible with the British and Americans.” (Rosa, 2006: 76-77)

On February 1946, Humberto Delgado was invited by the British Overseas Airways Corporation to join “an aeronautical diplomatic mission” (Rosa, 2006: 74) to the Azores, with US representatives, in order to work on the future conversion of the airfields into transatlantic pitstops for commercial airliners. Delgado noted that “Americans and British, under the thick veneer of the military alliance, were great rivals in regard to civil aviation” (Rosa, 2006: 76). He also realized that Oliveira Salazar’s tendency was to favour the claims of England against the excessive advance of the Americans. On April, 19th, 1946, Delgado wrote once again to Salazar: “Should you want to decide, I’ll say: Lajes is good, but everyone, including the British, consider Santa Maria better. From here on begins the political part that competes more especially to you.” (Rosa, 2008: 394)

50 “Survey of Santa Maria and Lagens Airbases – Azores by A. Ogden Pierrot, Civil Air Attaché”, in “Comparative Study of Santa Maria and Lagens Airports – Azores”, September 17th 1945, *Pan American Archives*.

51 Portuguese dictator who served as Prime Minister of Portugal from 1932 to 1968.

On April 27th 1946, Salazar received the American and British ambassadors together. It became clear that the British supported “[the American] desire to see the Azores become a large civil aviation airport for all nationalities.” (Rodrigues, 2005: 158) Simply put: Portuguese, British and American authorities finally decided that both airbases would revert to Portuguese jurisdiction on June 2nd 1946; the British would leave Lajes Base; the American military would transit to Lajes and would leave Santa Maria before November 30th. Portuguese civilian workers would take on all the operations of the state-of-the-art equipment installed by the American forces in Santa Maria. This infrastructure was fundamental for Portugal to play a relevant role in the new International Civil Aviation Organisation’s North Atlantic Region, which included Santa Maria’s Flight Information Region (FIR). So, from 1947 on, Santa Maria had a Portuguese administration with the new DGAC – Direção Geral da Aeronáutica Civil (aeronautical authority), and Humberto Delgado went to ICAO headquarters in Montreal as Portugal’s representative. With the Chicago Conference Air Transit Agreement entering in force on April 4th, Santa Maria started to have more and more flights.

The “impressive ceremony” for the official delivery of Santa Maria’s airbase to the Portuguese authorities took place on June 2nd, 1946. At the banquet offered by Oliveira Salazar in Lisbon, a week later, the American ambassador Herman Baruch pointed out that Santa Maria “played a vital role during the Second World War” and [...] its “preparation for peace activities is already on the right track.” Santa Maria contributed “widely for the course of history during a recent past” and the United States would not forget “the support and aid” provided by “our Portuguese friends” (Rodrigues, 2005, 163). A few days later, *Time Magazine* informed: “Last Week Secretary Byrnes announced that the U.S.-built air base on Santa Maria Island was being turned back to Portugal for

peaceful development”⁵². Santa Maria thus entered a new era, liberated from the American military presence, on the one hand, but delivered to Portuguese politics on the other. On June 11th 1946 the approval of the airport reception was granted and on July 5th the airport was placed under the supervision of the Civil Aviation Secretariat (SAC). The inspection for the purpose of certification for civil traffic took place on September 21st, but on October 4th there was a major storm in Santa Maria, damaging part of its infrastructure, which delayed its opening to civil air traffic. In fact, only on October 29th 1946 did the first civilian plane land on Santa Maria (Oliveira; Sousa; Cordeiro, 1996: 51-52).

“Bye-bye”. This is the expression recorded by the Portuguese when the American military left on November 30th, 1946. The American umbilical cord had been replaced only two days before, on November 28th, with the first communication between a Portuguese radio operator and an aircraft crew crossing the North Atlantic. This made Humberto Delgado register:

And with what a vivid pride the country opened the airport on November 28, 1946, despite the violent cyclone it suffered in October 1946, the natural lack of technicians, and the difficulty in hiring some abroad. At the same time, the Portuguese Government considered the aerodrome of Terceira island as an alternate of that of Santa Maria – in cases of bad weather, which rarely happens – and installed at Lajes a military airbase, which is at the same time in charge of search and rescue. (Rosa, 2006, p. 177)

On December 27th, 1946, the General Directorate of Civil Aeronautics (DGAC) was created, which would include services that were up until then dependent on the Secretariat of Civil Aeronautics and the Technical Office of Civil Aerodromes, thus being responsible for Santa Maria airport.

52 “The Bases of Peace”, *TIME Magazine*, June 17th 1946.

And on the following January 13th, the first Director of Santa Maria International Airport was named.⁵³

As already mentioned, the major concern of the United States was to secure a base that would give them advantage in the post-war civil aviation industry. And the preconditions for the operation of international commercial aviation in the post-Second World War had been largely worked out at the Chicago Convention, also signed by Portugal on December 7th, 1944. But it would only come into force after the end of the conflict and it did not cover commercial operations, which were to be left to bilateral agreements. Portugal ratified the Chicago international agreements on February 27th 1947, and they entered into force (for Portugal as for the other acceding States) on April 4th 1947. In this exhaustive treaty, provision was made, for example, for non-scheduled flights, scheduled air services and cabotage. Thus, at its first international airport, the Portuguese authorities could not deny the non-regular scale of civil aircraft of any of the contracting States. As regard to regular flights and cabotage (to board passengers, mail or cargo), they were dependent on a special license granted by the State. Commercial agreements had to be bilaterally negotiated.

This first layer of “freedoms” was deepened through the “Bilateral Agreement for Economic Cooperation”, following the signing by Portugal of the European Economic Agreement that founded the European Organization for Economic Cooperation (OECD). Through this agreement, Portugal becomes a facilitator of American aid to Europe. Specifically in the issue of transport and mobility, the Portuguese Government agreed to cooperate “with the Government of the United States of America to facilitate and encourage the initiatives and development of the travel of citizens from the

53 Portuguese Republic Decree-Law 36:061.

United States of America to the participating countries and within them.”⁵⁴

The atmosphere experienced by the Marshall Plan and the first major crisis of the Cold War – the Berlin Airlift – was responsible for the first boom in traffic, as can be seen in the chart of aircraft movements. This historic moment of tension between the Soviet Union and the Western bloc was also the reason for the installation of JOB 101 in Santa Maria, which consisted of a contract between the United States Department of State and Pan American Airways for the provision of services that the Portuguese authorities would not be prepared to provide at the Santa Maria Airport. These included an airport fire and rescue department and aircraft maintenance services; it worked as a guarantee that Santa Maria’s civilian airport could quickly support American air forces if the Cold War warmed up.⁵⁵

Santa Maria on the transatlantic Civil Aviation boom

The 1950’s were the golden age of Santa Maria International Airport. The jet plane was still not used on civil aviation and the Constellation was the king of the air. The American airbase was adapted to a garden city by the most renowned Portuguese architect at the time – Francisco Keil do Amaral – and became home for the largest concentration of the few higher educated people in Portugal. All main airliners on transatlantic flights had an office and support team at Santa Maria airport. A high school is created by

54 Bilateral Economic Cooperation Agreement between Portugal and the US, signed in Lisbon on September 28th 1948 and gives Portugal access to the Marshall Plan. For more information: Rollo, 1994.

55 Frank Ardaiole’s testimony, son of *Pan American Airways* Director on Santa Maria during the 1950’s via e-mail from September 5th 2012. Movie *Santa Maria Connection*, by Eberhard Schedl. URL: <http://www.rtp.pt/programa/tv/p29625> Full movie URL: <https://www.youtube.com/watch?v=ast6gKn0tJc>

its employees. Liberties denied in the mainland, due to the dictatorship, were permitted in this showcase for Portugal.

In 1958, for the first time, there were more transatlantic passengers by air than by sea and the B707 started operating. Then in September 1957, the Capelinhos Vulcano, at Faial Island, erupted and Senator John F. Kennedy promoted the Azorean Refugee Act which allowed Azoreans to emigrate to the US.⁵⁶ Santa Maria was their main gate and the island had the biggest emigration rate, *per capita*. The number of flights started to decline due to flight autonomy and capacity, but the number of passengers kept rising during the 1960's. In the 1970's, it peaked due to the Cubana flights to Havana using Russian aircraft. In 1976, Air Frances's Concorde started its regular operation from Paris to Caracas, via Santa Maria. But the end was near for Santa Maria as a major aviation staging post.

By the end of the 1970's, it became clear that Santa Maria was no longer relevant for technical stops and the domestic and international traffic could use the new airport on São Miguel Island and Lajes Airbase in a Détente environment. In 1980, the newly implemented Azorean Autonomous Region Government published a Resolution stating that Lajes was the gateway of the Azores and Santa Maria was to remain the technical stop airport for transatlantic flights. In 1994, a new Resolution, announcing the end of the Cold War and the start of Portugal's European Community membership, stated that technical stops could be made on any of the Azorean airports and that the air traffic control center should remain in Santa Maria. The Portuguese mainland government wanted to transfer the Santa Maria Oceanic Control Center to Lisbon, but eventually a decision was made to build a new up-to-date center on the island. This modern infrastructure was operational on 1999, though modern technology caused

⁵⁶ For more information on this topic, see Marcos (2008).

a decrease in aviation workers in Santa Maria, causing it to recede to its peripheral condition, with less than six thousand inhabitants living on agriculture, tourism and State services. Curiously, on the 21st century's first decade, Space technology needs found Santa Maria island as the best spot for the European Space Agency's telemetry and other Space communication services, like a Space Teleport and a satellite launching site that are now being studied.

The best way to have a quick view of the impact of aviation in Santa Maria is by comparing its population chart with its air traffic chart: (see Image1 and Image2)

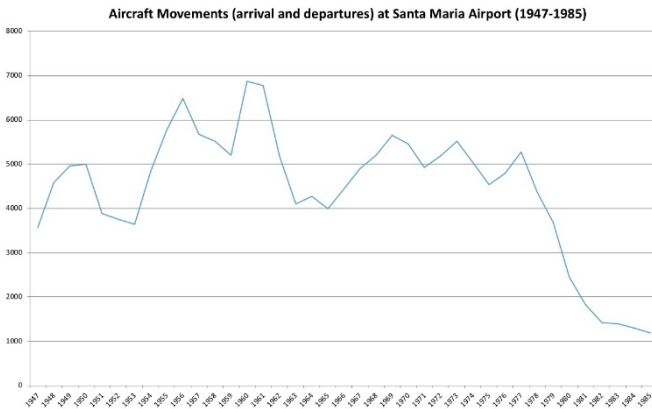


Image 1: Aircraft Movements at Santa Maria Airport (1947-1985)

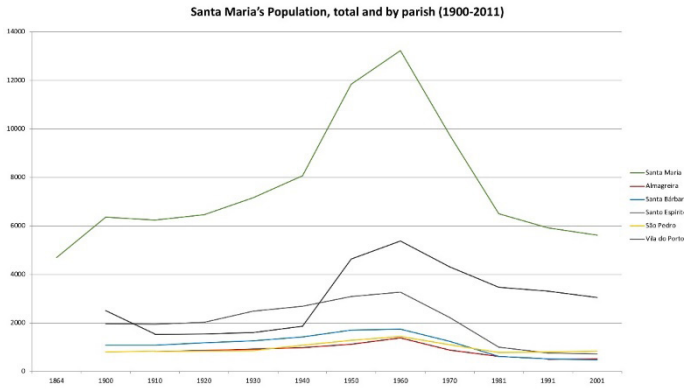


Image 2: Santa Maria's population, total and by parish (1900-2011)

Conclusion

In this paper we were able to make an overflight of the role of Santa Maria island in the history of aviation of the Archipelago of the Azores. Through the introduction of new technology, the challenging reality of the Archipelago of the Azores could be dealt with, in order to make it possible to access these islands without navigating through the sea, which is crucial to the concept of an island. Air and land was all that was needed, now. In this sense, space was inverted and the same island that played a relevant role in the discovery of the archipelago through the sailing expertise of the Portuguese, in the 15th century, played a similar role upon the introduction of a new transportation technology: aviation. In this way, one may consider the concept of an *archi-sky* in contrast to archipelago (from the Greek *archi* – great; *pelagus* – sea), for islands do not depend solely on the sea anymore for transport and communication.

The island of Santa Maria itself skipped from being one of the most underdeveloped of the archipelago to one of its most modern communities, eventually almost doubling

its population in the 1960's. Its geomorphologic conditions, peripheral position and low value of real estate seem to have been the main factors enabling an agreement between Portugal and the United States for the construction of a state-of-the-art airport and aeronautical communication center, which permitted Portugal, the Azores and Santa Maria, in particular, to play a relevant role on supporting transatlantic aviation in the second half of the 20th century. Like its own geological formation – which was a process of original explosion-erosion-collapse-new explosion –, the history of its territory seems to have the same trend on the Atlantic connectivity, from its discovery until nowadays, when a Space Port project is being developed.

Bibliographical references

BASTOS, Sérgio Amaro, 2002. *As Mobilidades Populacionais em Santa Maria: Suas Evoluções e Tendências*, Vila do Porto, Câmara Municipal de Vila do Porto.

BOID, Edward, 1835. *Description of the Azores or Western Islands. From personal observation. Comprising remarks on their peculiarities, topographical, geological, and statistical. ETC., and on their hitherto neglected condition*, London, Edward Churton.

BRITO COELHO, Eduardo, 2016. *Aviação Heróica: Raid Aéreo Lisboa-Madeira-Açores – 1926*, Lisboa, Instituto Bartolomeu de Gusmão da Sociedade Histórica da Independência de Portugal.

COOLEY, Alexander, 2008. *Base Politics – Democratic Change and the U.S. Military Overseas*, Cornell University Press, Ithaca and London.

COSTA, Susana Goulart, 2008. *Açores – Nine Islands, One History*, Institute of Governmental Studies Press, University of California, Berkeley.

GUILL, James H., 1993. *A History of the Azores Islands*, Tulare, California, Golden Shield Publications.

HENRIQUES, M. Borges de F., 1867. *A Trip to the Azores or Western Islands*, Boston, Lee and Shepard.

HERZ, Norman, 2004. *Operation Alacrity – The Azores and the War in the Atlantic*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press.

MANGUEL, Alberto; GUADALUPI, Gianni, 2013. *Dicionário de Lugares Imaginários*, Lisbon, Tinta-da-China.

MARCOS, Daniel, 2008. *The Capelinhos Eruption: Window of Opportunity for Azorean Emigration*, Lisbon, Gavea-Brown.

MEDEIROS FERREIRA, José, 2011. *Os Açores na Política Internacional*, Lisbon, Tinta-da-China.

MONTEIRO, António, 2015. *As Ilhas nas Relações Internacionais: Santa Maria no século XX*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores. (Master Degree thesis available at <http://hdl.handle.net/10400.3/3808>)

MONTEIRO, António, 2015. «Louis Castex e as Missões Aeronáuticas aos Açores (1935-1939)», *Atlântida – Revista de Cultura*, vol. LX, 416-454.

MONTEIRO, George, 2010. “M. Borges de F. Henriques in the United States”, *Boletim do Núcleo Cultural da Horta*, pp. 443-461.

OLIVEIRA, João; SOUSA, Laurinda; CORDEIRO, Gualter, 1996. *Aeroporto de Santa Maria 1946-1996*, Aeroportos e Navegação Aérea, ANA E.P.

PINTO, Manuel Serafim, 2010. *Transporte Aéreo e Poder Político*, Lisbon, Coisas de Ler.

RODRIGUES, Luís Nuno, 2005. *No Coração do Atlântico: Os Estados Unidos e os Açores (1939 – 1948)*, Lisbon, Prefácio.

ROLLO, Fernanda, 1994. *Portugal e o Plano Marshall*, Lisbon, Editorial Estampa.

ROSA, Frederico, 2006. *Humberto Delgado e a Aviação Civil*, ANA – Aeroporto de Portugal, SA.

ROSA, Frederico, 2008. *Humberto Delgado – Biografia do General Sem Medo*, Lisbon, Esfera dos Livros.

SERRALHEIRO, António, MADEIRA, José, 1993. “Stratigraphy and Geochronology of Santa Maria Island”, *Açoreana*, Volume VII, Número 4, Ponta Delgada.

SILVEIRA, Carlos Ramos da, FARIA, Fernando, 1986. *Apontamentos para a história da aviação nos Açores*, Angra do Heroísmo, Secretaria Regional dos Transportes e Turismo, Direção Regional do Turismo.

SMITH, Richard K., 1986. *First Across – The U.S. Navy’s Transatlantic Flight of 1919*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press.

TELO, António José, 1993. *Os Açores e o Controlo do Atlântico*, Lisbon, ASA.

VINTRAS, R. E., 1974. *The Portuguese Connection – the Secret History of the Azores Base*, London, Bachman & Turner.

WARNER, Guy, 2017. *Under the Goshawk's Wings – A History of Aviation in the Azores*, Ponta Delgada, Letras Lavadas Edições.

Archives

American Detachment Headquarters Archive at Lajes Air Base, Azores.

Historical Report – Santa Maria Azores. “Santa Maria Airbase (1944-1945)”.

The University of Miami Libraries Special Collections – Pan American World Airways, Inc. Records.

“Survey of Santa Maria and Lagens Airbases – Azores by A. Ogden Pierrot, Civil Air Attache”, in “Comparative Study of Santa Maria and Lagens Airports – Azores”, September 17th 1945.

“1935 report by Charles A. Lindbergh advocating flying boats / Colonel Charles A. Lindbergh advisory letter to Pan American Airways Inc. / written by Colonel Charles A. Lindbergh while he was Chief Technical Advisor to Pan American Airways, Inc. in PAN AMERICAN AIRWAYS, INC., ITS HISTORY OF THE TRANSATLANTIC AIR SERVICES, 1930-1944 (As excerpted from Civil Aeronautics Document No. 855 – With the Appendix: The Las of Flying Clippers by M. D. Klaás (Especially Prepared in February 1964 by Mr. Klaás for Juan Terry Trippe, President, Pan American World Airways, Inc.). Republic of Panama. Balboa Shops Printing Plant. Authors copy.

Periodics

“The Bases of Peace”, *Time Magazine*, June 17th 1946.

O Baluarte, 1928-1931.

**Aéroports de Guerre froide.
Les escales atlantiques du réseau aérien
international cubain dans les années
1960 et 1970**

Étienne MORALES

Université Sorbonne Nouvelle-Paris 3
IHEAL-CREDA (UMR 7227)

Cet article propose un regard historique sur un type d'espace de transit, les aéroports d'escale transatlantiques. Point intermédiaire d'un trajet aérien où un avion se ravitaille en carburant et où la compagnie ne dispose pas, généralement, de droits commerciaux, l'aéroport d'escale n'a guère attiré l'attention des historiens et géographes hors des études locales comme celle que Jacques Verrière consacra à l'aéroport irlandais de Shannon (Verrière, 1966). Afin de mieux comprendre les enjeux spécifiques de ces espaces, je prends pour cadre d'étude une situation extrême, en me focalisant sur les escales techniques reliant Cuba à l'Europe

de l'Est dans les années 1960 et 1970. Paradoxalement, alors que l'essor de l'avion à réaction permettait, en augmentant l'autonomie de vol, de se dispenser des « pierres de gué » (Grelier, 1970 : 130) de Shannon (Irlande), Gander (Terre-Neuve) Santa Maria (Açores) et Hamilton (Bermudes) pour traverser l'Atlantique Nord, les compagnies cubaine, tchécoslovaque puis d'URSS et de la RDA utilisèrent ces îles afin de relier La Havane à Prague, Moscou et Berlin. Dans un contexte de dévalorisation de leurs rentes de positionnement au milieu de l'Atlantique, ces aéroports devinrent un maillon important dans la connexion entre le cœur est-européen et l'avant-poste caribéen du « bloc » soviétique.

A partir d'une perspective d'histoire des relations internationales entendue dans un sens large, je vais aborder ces escales à la fois dans leurs aspects stratégiques, d'infrastructures et imaginaires. La situation interstitielle de ces aéroports entre les deux « blocs » de Guerre froide les transforma de fait en enclaves capitalistes dans le réseau aérien entre « pays frères ». Les aéroports d'escale devinrent des lieux où s'incarna la Guerre froide à différentes échelles, à l'image d'autres frontières terrestres et maritimes. Ils furent l'objet de négociations diplomatiques à l'échelle internationale, accueillirent des dispositifs qui contraignaient ou libéraient les passagers à l'échelle locale et constituèrent des points de fixation négatifs dans l'imaginaire des voyageurs qui se rendaient à Cuba.

Géopolitique des escales cubaines

Relier La Havane à Prague (1961-1962)

Ce fut l'ouverture d'une ligne de la *Cubana de aviación* vers Prague qui cristallisa les tensions géopolitiques autour du réseau aérien cubain à la fin de l'année 1960. Les premiers vols eurent lieu dans un contexte de rupture totale entre les États-Unis et Cuba et de menace d'invasion de l'île. Le

président du *Banco Nacional*, Ernesto « Che » Guevara et le vieux cadre communiste Víctor Pina furent les principaux artisans de l'ouverture de cette ligne dans l'optique de rompre l'isolement et de renforcer les nouvelles alliances avec les pays socialistes.

Comment relier La Havane à Prague ? La *Cubana* s'appuya sur des escales déjà fréquentées sur la route de Madrid (aux Bermudes et à Santa Maria), qui correspondaient aux pays avec lesquels Cuba avait signé des accords de transports aérien avant la révolution de 1959 : le Royaume-Uni en 1948 et le Portugal en 1951. Les deux premiers vols de novembre 1960 firent ainsi escale à Santa Maria et Londres. Dès les premières traversées exploratoires, le comité politique de l'OTAN se saisit de la question des escales atlantiques de la *Cubana* et de la compagnie tchécoslovaque *ČSA* afin de freiner l'expansion du communisme par voie aérienne de part et d'autre de l'Atlantique.

Pendant presque un an, les délégués du comité politique de l'OTAN discutèrent chaque semaine de l'opportunité d'accorder les droits d'escale technique entre La Havane et Prague en cherchant à définir une politique commune aux pays de l'alliance atlantique. La position conjointe recherchée ne put émerger face à des points de vue largement irréductibles. Une partie du débat porta sur l'interprétation de l'Accord général de Transit signé par tous les membres de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) lors de la conférence de Chicago du 7 décembre 1944. Celui-ci accordait de manière réciproque les droits non-commerciaux de « première liberté » (survol) et « deuxième liberté » (escale technique) à tous les membres. Mais certains Etats exprimèrent également lors de ces échanges de vue des positions particulières, propres aux intérêts politiques de chacun sur la scène internationale.

Le représentant des États-Unis chercha à introduire des éléments politiques dans l'interprétation de l'accord de Chicago

en se fondant sur l'article 4 par lequel les États contractants s'engageaient à utiliser l'aviation civile en conformité avec les objectifs de la Convention de favoriser l'« amitié » et la « compréhension » entre les peuples et la « paix du monde ». Or, d'après lui, la « pénétration communiste » par voie aérienne n'était pas conforme à l'esprit de l'accord. Il défendait que la *Cubana*, ancienne filiale de la *Pan American World Airways*, désormais « propriété des forces armées cubaines » servait la guerre, ce qui justifiait de l'exclure du champ d'application de l'accord⁵⁷. Les juristes canadiens soulignèrent la faiblesse de cette argumentation et la propension des États-Unis à « trouver des prétextes politiques comme moyens d'éviter leurs obligations légales internationales »⁵⁸. Le gouvernement canadien fut donc le premier pays, en juillet 1961, à décider souverainement d'accorder des escales régulières à la *Cubana*. Néanmoins, le cabinet de Diefenbaker posa certaines limites : les escales auraient lieu à Gander plutôt qu'à Montréal, la *CSA* ne pourrait pas installer une équipe permanente de techniciens à Gander et le temps d'escale serait limité à deux heures.

D'autres gouvernements, comme ceux du Portugal ou de la France, prirent position au sujet de ces escales en fonction de leur politique coloniale du moment. Le gouvernement salazariste commença par autoriser les escales de la *Cubana* à Santa Maria en vertu de l'accord bilatéral de 1951 avant de revenir sur sa décision à l'été 1961, pour les mêmes motifs qui justifiaient de se garder de laisser les avions tchécoslovaques

57 Note de la délégation de la France au conseil de l'Atlantique Nord pour la direction générale des Affaires économiques et financières, 24 janvier 1961, Archives du Ministère Français des Affaires Etrangères (ci-devant AMAEF), 87QO/43.

58 Mémoire « Proposed Czech Air Service from Prague to Havana via Gander », Gilles Sicotte (Legal Division) à Economic Division, 12 janvier 1961, Library and Archives of Canada (ci-devant LAC), RG 25, Vol. 4986., file 72-AGS-40. Les traductions de l'anglais, de l'espagnol et du portugais sont de l'auteur.

passer aux Açores. Cuba, comme la Tchécoslovaquie, était considéré comme un pays « dont la politique menaçait ses intérêts en Afrique » alors que la guerre d'indépendance commençait en Angola⁵⁹. Au comité politique de l'OTAN, le représentant du gouvernement gaulliste menait la fronde contre la mise en relation aérienne de Prague et La Havane aux côtés de son homologue états-unien. Le Quai d'Orsay estimait qu'il était regrettable de faciliter les vols cubains en autorisant ne serait-ce que le simple survol du territoire national. Alors que le ministère des Affaires étrangères français tentait à minima de généraliser les réponses dilatoires aux autorisations, l'incident finit par arriver dans le ciel français. Les 28 juin et 2 juillet 1961, des avions Britannia cubains en route depuis Prague furent interceptés par des avions de chasse dans l'espace aérien français et durent faire demi-tour⁶⁰. Cette mesure de rétorsion intervint exactement le lendemain de la reconnaissance par Fidel Castro du Gouvernement Provisoire de la République Algérienne (GPRA) dirigé par Ferhat Abbas comme gouvernement légitime de l'Algérie.

Aeroflot à Cuba : avec ou sans escale (1962-1969) ?

La compagnie soviétique *Aeroflot* chercha à inaugurer une ligne vers La Havane à partir d'avril 1961, après le débarquement de la baie des Cochons et l'officialisation du tournant « socialiste » de la révolution cubaine. Après l'échec de la première option d'inclure La Havane dans une ligne Moscou-New York en négociation (Doty, 1961 : 41), deux itinéraires furent envisagés : une route africaine via Rabat et Conakry et une route septentrionale par la Norvège et Gander⁶¹. L'URSS n'étant pas membre de l'OACI, les avions

59 Télégramme Garnier (ambassade à Prague) à ministre, 9 janvier 1961, AMAEF, 87QO/42.

60 Télégramme Jordan (direction des Affaires économiques et financières) à ambassade à La Havane, 11 juillet 1961, AMAEF, 87QO/43.

61 «Convenio entre el Gobierno de la República de Cuba y el Gobierno de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas para el establecimiento de

d'*Aeroflot* s'exposaient à se voir refuser n'importe quelle demande d'escale technique ou de survol sur la route de Cuba. Le premier vol Moscou-La Havane par un Tu-114 arriva à Cuba en juillet 1962, après une escale à l'aéroport de Conakry. L'aéroport guinéen venait d'être agrandi et habilité pour recevoir des long-courriers soviétiques par des techniciens de Moscou. Mais le gouvernement de Sékou Touré balançait alors entre les deux superpuissances. Dans le domaine de l'aviation civile, cela s'était traduit par l'installation à l'aéroport de Conakry d'un réservoir de kérosène de l'USAID, l'agence de développement des Etats-Unis. Dans cette situation de double servitude entre Moscou et Washington, le département d'Etat menaçait Sékou Touré de couper les crédits d'aide au développement si l'autorisation était donnée aux avions d'*Aeroflot* de faire escale sur la route de La Havane. Avant la crise des missiles, en octobre 1962, il était presque acquis qu'aucun Etat africain n'accorderait de telles escales. Après l'annonce de la quarantaine autour de Cuba, le président Kennedy mobilisa tous ses ambassadeurs dans les pays qui pourraient servir d'escale : le roi du Maroc Hassan II, le président du conseil algérien Ahmed Ben Bella, le président de Guinée Sékou Touré, le président du Ghana Kwame Nkrumah, le président du Sénégal Léopold Sédar Senghor mais aussi le président brésilien João Goulart et le Premier ministre canadien John Diefenbaker, entre autres, reçurent un message spécial de Kennedy remis par le représentant de Washington enjoignant à interdire tout survol ou escale soviétique. Tous coopèrent et aucun avion d'*Aeroflot* n'atteignit Cuba jusqu'à fin décembre 1962, tandis que l'ensemble du trafic international à l'aéroport José Martí était interrompu pendant une quinzaine de jours à partir du 23 octobre 1962.

Servicios Aéreos», 17 juillet 1962, República de Cuba, *Tratados bilaterales de Cuba 1902-1962*, Minrex, décembre 1963, f. 297 r-v et 298.r.

La ligne Moscou-La Havane fut inaugurée en janvier 1963 en grande pompe. Après une escale à Mourmansk, la ligne suivait une route entre l'Islande et le Groenland qui permettait, en survolant les eaux internationales, de s'affranchir des escales et des espaces aériens souverains. L'exploit technique unanimement salué comme tel dans la presse internationale en faisait la plus longue ligne sans escale du monde. En diminuant le nombre de passagers de 170 à 60, et en embarquant plusieurs réservoirs de fuel en plus, le Tu-114 parvenait à parcourir 10 800 km (pour 11 200 km de rayon maximal) en 14 h. C'est cet exploit géographique que représentait la *Pravda* le 8 janvier 1963 avec une carte de ce parcours à travers « 120 méridiens et 49 parallèles » qui matérialisait l'état d'avancement de la technologie aéronautique soviétique, sans souligner le choix politique de prendre des risques en termes de sécurité et de rentabilité pour aider Cuba coûte que coûte.



Pravda, 9 janvier 1963. Pan American World Airways, Inc. Records, Special Collections, University of Miami Libraries, Coral Gables, Florida.

A l'été 1963, les Soviétiques firent des aménagements à l'aéroport d'Alger pour préparer les escales du Tu-114 vers Cuba comme ils l'avaient fait à Conakry l'été précédent. *Bis repetita*, l'ambassadeur des Etats-Unis menaça un conseiller de Ben Bella de prendre des mesures de représailles si Alger octroyait une escale à *Aeroflot*⁶². Même si le gouvernement soviétique chercha par la suite à obtenir des escales sur la route de Cuba lors de négociations aériennes avec des pays occidentaux, comme ce fut le cas dans les négociations avec le Danemark pour l'utilisation de Sondestrom Fjord au Groenland⁶³, la ligne de La Havane traversa l'Atlantique jusqu'en 1969 sans escale. Le gouvernement des Etats-Unis qui avait réussi à fermer les aéroports atlantiques à *Aeroflot* pendant les années 1960 ne pouvait désormais plus s'opposer à des escales à Alger et Rabat alors que la détente aérienne avait abouti à l'ouverture de lignes conjointes de la *Pan American World Airways* et de *Aeroflot* entre Moscou et New York en 1968. La présence ou l'absence d'escale « technique » sur les vols reliant Cuba au monde extérieur au temps de la Guerre froide s'explique *in fine* davantage par des rapports de force politiques que par des considérations de navigation aérienne.

Aéroports d'escale : frontières de Guerre froide ?

Descendre du niveau géopolitique au niveau de l'infrastructure aéroportuaire nous donne à voir les effets concrets sur les espaces et les personnes de la fonction de transit. L'hypothèse que les aéroports d'escale peuvent être considérés comme des frontières de Guerre froide, des appendices du rideau de fer au milieu de l'Atlantique, se fonde principalement sur deux critères : la place des dispositifs

62 Télégramme Gorse à secrétariat général Algérie, 7 juin 1963, AMAEF, 87QO/44.

63 Télégramme ambassade à Copenhague à External, 8 janvier 1964, LAC, RG 25, Vol. 10453, file 42-8-1-2.

de contrôle des flux d'humains et de non-humains qui s'y développèrent et le rôle des défections dans ces enclaves du « monde libre ».

Des lieux de contrôle généralisé des flux

Dès le début des années 1960, les autorités canadiennes envoyaient mensuellement au département d'État des États-Unis la liste des avions cubains et tchécoslovaques qui faisaient escale à Gander, Halifax ou Goose Bay. La crise des missiles entraîna une rupture qualitative dans les contrôles aux escales. Pendant la crise des missiles, les gouvernements d'Irlande et du Canada s'engagèrent à fouiller les avions cubains et tchécoslovaques en conformité avec l'article 35 de la convention de Chicago qui autorisait des inspections pour vérifier la présence d'armes de guerre. La mesure fut mise en place avec le dernier avion qui arriva à Cuba avant la fermeture de l'espace aérien. Le 24 octobre, l'inspection de l'avion de la *Cubana* de passage à Goose Bay ne révéla rien d'autre que la présence de quelques techniciens militaires à bord. La majorité des 75 passagers étaient des jeunes Cubains qui rentraient d'une période de formation technique à Prague et Moscou. D'après des témoins présents à l'aéroport, ils déclarèrent : « Fidel Castro, nous rentrons pour nous battre »⁶⁴. Dès 1963, la concertation entre les autorités de Shannon et de Gander traitait de la pertinence de continuer à réaliser de telles inspections. Décharger tous les bagages et le fret à chaque escale était un travail très lourd et fastidieux pour les douaniers. Quelques mois après la crise, les douaniers canadiens qualifiaient ces pratiques de « vestige inutile de la crise des missiles »⁶⁵. Les fouilles systématiques furent

64 Robertson (sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères) à Green (secrétaire d'État aux Affaires étrangères), 24 octobre 1962, in *Documents on Canadian External Relations, 1962-1963*, Ottawa, Public Works and Government Services, 2013, p. 1157.

65 Mémoire « Flight to Cuba of Soviet Bloc Aircraft », de N.A.R à ministre, 14 février 1963, LAC, RG 25, Vol. 4987, File72-AGS-40.

abandonnées et remplacées par des vérifications ponctuelles en cas de soupçon, censées être plus efficaces. Au moment de la conférence Tricontinentale de 1966, réunion qui vit tous les leaders anti-impérialistes du monde entier se rassembler à La Havane, les autorités de Gander reçurent des consignes de fouiller les avions cubains transportant les délégués des différents pays. Ils s'attardèrent en particulier sur un groupe de musiciens de Guinée pour vérifier le contenu de paquets étiquetés comme « de gros instruments de percussions africains »⁶⁶.

Le problème fondamental ne concernait pas tant l'inspection des cargaisons et bagages que l'identification et la surveillance des personnes. Fin février 1961, quand un avion cubain qui passait par Santa Maria dut laisser ses 57 passagers dans l'île le temps de réparer un problème technique chez le constructeur au Royaume-Uni, la *Polícia Internacional e de Defesa do Estado* surveilla de près les allées et venues des 12 Vietnamiens, 34 Tchécoslovaques, 3 Polonais, 7 Cubains et de l'Espagnol bloqués dans l'île pendant quatre journées entières pour conclure qu'ils n'avaient eu « aucun contact suspect » à partir de l'hôtel Terra où ils étaient logés⁶⁷. Le gouvernement du Canada, très respectueux des procédures de l'OACI, refusa de participer à l'identification, voire au fichage, sollicité par le département d'Etat des États-Unis. Au début de l'année 1963, un agent de la CIA se désolait que « les Canadiens ne répondent pas à nos efforts pour obtenir l'identification des passagers » (Brown, 2011 : 201). Le gouvernement des États-Unis souhaitait qu'on installe à Gander un dispositif pour photographier les passagers en transit vers ou depuis Cuba sur le modèle de ce qu'avait fait la CIA à l'aéroport de Mexico. Principale porte d'entrée

66 Latin American Division à Economic Division, 23 décembre 1965, LAC, RG 25, Vol. 10453, file 42-8-1-2.

67 Pide, Serviços de Segurança Secção Central GU, 28 février 1961, Arquivo Nacional Torre do Tombo, Arquivo Oliveira Salazar (ci-devant ATT, AOE), PC-63A, cx. 637, pt. 3.

pour Cuba dans les Amériques à partir de 1963, Mexico fut un laboratoire dans la genèse des procédures de contrôle et d'identification des personnes dans les aéroports. On compte ainsi par dizaines les témoignages indignés de voyageurs relatant ce rituel infamant de la photographie individuelle à l'entrée puis à la sortie de Cuba. Néanmoins, force est de reconnaître que le « légalisme » canadien laissa le champ libre au gouvernement cubain pour mener à bien certaines de ses activités internationalistes en utilisant Gander comme point d'appui. Le 21 octobre 1963 au soir, deux vols spéciaux de la *Cubana* se succèdent à 1h30 d'affilée à Gander, avec en tout 177 passagers à bord. Après vérification, le seul fret présent était constitué de colis de la Croix-Rouge. Les avions ne poursuivirent pas leur chemin vers Prague ou Madrid mais se dirigèrent vers Alger. Il s'agissait en fait d'une partie du contingent militaire cubain qui était envoyé pour soutenir l'allié algérien dans la guerre des sables contre le Maroc. Alors que les armes étaient convoyées par voie maritime, une partie des troupes fut donc envoyée sous un prétexte et un accoutrement civil, profitant jusqu'à la limite de la marge de manœuvre offerte par les rares aéroports d'escale ouverts aux avions cubains.

Des points de défection

Un des phénomènes typiques des aéroports d'escale pendant la Guerre froide fut celui des « défections » ou « désertions » qui avaient lieu dans ces interstices entre différentes capitales socialistes. On peut d'abord distinguer le départ des personnels de la *Cubana* de celui des passagers. Les désertions du personnel qualifié de l'aviation cubaine furent massives en 1960 et 1961. Dans un premier temps, les départs se faisaient au niveau des destinations finales des vols, comme Miami, qui était également le principal objectif de l'exil cubain. Pour donner un ordre de grandeur, en février 1961, « trois quarts du personnel d'équipage de vol avec de

l'expérience » de la *Cubana* avait fait défection⁶⁸. Sur 23 pilotes habilités à faire les vols transatlantiques en 1959, seuls trois n'avaient pas déserté en 1961 (Martínez Menocal, 2009 : 120). Avec la fin des vols de *Cubana* à Miami en 1961, les employés de la *Cubana* commencèrent à fuir au niveau des escales. Entre septembre 1961 et avril 1962, 16 pilotes s'enfuirent « pour la plupart à Gander »⁶⁹. On ne sait pas exactement comment cela se passait mais il est probable que le respect dû aux pilotes faisait qu'ils partaient sans incident avec le reste de l'équipage. A la différence des vols intérieurs de *Cubana*, il n'y avait vraisemblablement pas d'homme armé chargé d'éviter les détournements dans les vols internationaux. D'autres membres d'équipage d'avions de la *Cubana* s'échappèrent littéralement en s'extirpant des aéronefs et courant vers le terminal pendant les escales. Ce fut le cas, par exemple, d'un mécanicien de vol à Shannon en février 1962⁷⁰.

En termes absolus, les simples passagers furent les plus nombreux à fuir le socialisme avec leurs pieds dans les aéroports. Dans des vols vers ou depuis La Havane, la majorité de ceux qui partaient étaient des Cubains même si cela concerna aussi des ressortissants des pays de l'Est. En mars 1962, un passager clandestin tchécoslovaque de 15 ans fut découvert dans le compartiment des bagages à Shannon. En octobre 1963, trois passagers tchécoslovaques demandèrent l'asile politique à Gander⁷¹. Parmi les Cubains, certains groupes, comme les artistes ou les sportifs, étaient surreprésentés. En octobre 1966, à Shannon, un jeune joueur de tennis de table cubain quitta l'avion qui le ramenait d'une compétition internationale en Europe et se rendit

68 Chargé d'affaires à La Havane à sous-secrétaire, 15 février 1961, LAC, RG 25, Vol. 4986., file 72-AGS-40.

69 « *Cubana adrift* », *Flight International*, 26 avril 1962, p. 643.

70 « *Irlanda niega asilo político a un cubano* », *ABC*, 14 février 1962, pp. 31-32.

71 « *Y tres checos en Terranova* », *La Vanguardia*, 5 octobre 1963, p. 18.

à l'ambassade des États-Unis à Dublin pour demander l'asile⁷². Mais le groupe le plus important était constitué par des Cubains qui étaient déjà en processus d'émigration et précipitaient leur exil au niveau des escales. Le cas le plus emblématique est celui d'un avion tchécoslovaque qui transportait en novembre 1964 quatre-vingt-dix Cubains vers Prague puis Madrid avant que la majorité d'entre eux gagnât les États-Unis, faute de moyen de transport plus direct. L'avion eut un problème technique et dut atterrir en urgence à Toronto au lieu de Gander. 45 passagers refusèrent de rembarquer après le repas et demandèrent l'asile aux autorités canadiennes⁷³. Cette « défection de masse » fut exploitée aux États-Unis dans le cadre d'une propagande typique de Guerre froide à propos des habitants des pays socialistes qui votaient avec leurs pieds vers le monde libre. Le journal satirique *Zig-Zag libre* publié par des exilés cubains de Miami y consacra une caricature représentant les Cubains quittant dans la liesse l'avion communiste en escale au Canada, tandis qu'un observateur faisait remarquer ironiquement « Regarde, regarde, il y en a un qui reste »⁷⁴. Cette campagne irrita autant Prague que La Havane qui prirent chacun des mesures pour trouver la parade à ces défections au Canada. *Cubana* et la ČSA commencèrent en 1965 à faire escale à Santa Maria plutôt qu'à Gander pour les vols spéciaux affrétés pour le départ de réfugiés cubains⁷⁵. Santa Maria avait l'avantage pour le gouvernement cubain d'être l'escale la plus enclavée,

72 « Jugador cubano que escoge la libertad », *La Vanguardia*, 30 octobre 1966, p. 63.

73 « Toronto : cuarenta y cinco cubanos piden asilo político en el Canadá. Se negaron a continuar el viaje en el avión que los conducía a Praga », *La Vanguardia*, 4 novembre 1964, p. 16.

74 *Zig-Zag libre*, 7 novembre 1964, n°122, pp. 9-10.

75 « Escalas técnicas em território português de aviones cubanos e checoslovacos, transportando emigrantes cubanos, autorizadas durante o decurso do ano 1965 », Arquivo Histórico Diplomático, Negócios económicos EEA Proc 42/Cuba/324, Maio 261.

là où il serait le moins facile de quitter l'avion pour demander asile. Toutefois, ce transfert suscita également l'opposition de certains secteurs de l'exil cubain aux Etats-Unis. Le dirigeant du *Movimiento Unidad Revolucionaria*, Mario Seiglie Montoro, s'adressa par courrier à Salazar afin de l'avertir des risques que le « castro-communisme et les activités subversives contre le Portugal » faisaient peser aux Açores alors que les fonctionnaires de l'aéroport accueillaient et rendaient service à la *Cubana* sans broncher⁷⁶.



Zig-Zag libre, 7 novembre 1964, n°122, pp. 9-10. Cuban Heritage Collection, University of Miami Libraries, Coral Gables, Florida.

Selon leur localisation, mais également en fonction de leur organisation interne, les escales n'avaient pas le même degré de porosité et n'offraient pas les mêmes possibilités de retrait. En 1970, ČSA obtint « pour des raisons de commodité et des raisons économiques »⁷⁷ d'utiliser Montréal plutôt que Gander. Dès que la nouvelle fut annoncée à Cuba par le quotidien officiel *Granma*, plusieurs Cubains demandèrent au consulat canadien de La Havane des visas de transit vers

⁷⁶ Mario Seiglie Montoro (secretario general Movimiento Unidad Revolucionaria) à Antonio Oliveira Salazar, Miami, 24 Mai 1965, ATT, AOE, NE-27, cx. 407, pt. 13, 1965.

⁷⁷ Note R. E Reynolds (Head, Transport, Communications and Energy Division), 23 novembre 1970, LAC, RG 25, Vol. 14846, File 42-8-1-1-2.

les États-Unis⁷⁸. Montréal était en théorie une porte d'entrée mieux située que Gander pour gagner les États-Unis. Ceux qui voulaient quitter Cuba espéraient qu'il s'ouvrait là une fenêtre d'opportunité. La police canadienne faisait une toute autre analyse en s'inquiétant de :

ce changement qui rend plus difficile aux citoyens tchécoslovaques de faire défection. A Gander, ils étaient autorisés à accéder à la salle d'attente alors qu'apparemment il n'y a aucune facilité à Montréal pour les passagers en transit d'entrer dans les principales salles d'attente où ils auraient accès aux officiels d'immigration⁷⁹

Le degré d'ouverture ou de fermeture des infrastructures aéroportuaires fut donc une variable importante à l'heure de considérer la possibilité pour les passagers en transit de faire défection. Dans une certaine conjoncture, la question inverse, celle du passager clandestin qui s'introduit dans l'avion au moment de l'escale technique, se posa également. Le Canada connut une grave crise politique à l'automne 1970 du fait des actions violentes du Front de Libération du Québec, lequel revendiquait également une proximité avec le castrisme. Dans ce contexte, la police canadienne en vint à imaginer « qu'un membre du FLQ pourrait s'introduire subrepticement à bord (en se faisant passer pour un mécanicien de maintenance ou en se cachant dans un carton de nourriture, etc.) avec la connivence de la ČSA »⁸⁰, ce qui lui permettait d'argumenter contre le transfert des escales de Gander vers Montréal.

Les « pierres de gué » et les géographies du voyage aérien à Cuba

Les récits de voyage dans le Cuba révolutionnaire, plus d'une centaine en tout, écrits principalement dans les années 1960 et 1970, rédigés en espagnol, anglais, français, portugais,

78 W.T Warren (ambassade à La Havane) à secrétaire d'État, 10 mars 1971, LAC, RG 25, Vol. 14846, File 42-8-1-1-2.

79 Note R. E Reynolds (Head, Transport, Communications and Energy Division), 23 novembre 1970, LAC, RG 25, Vol. 14846, File 42-8-1-1-2.

80 *Ibidem*.

suédois, italien, russe, polonais, roumain, bulgare, hongrois, tchèque, slovaque, letton, kazakh, etc sont une admirable source pour aborder conjointement la géopolitique des escales et la géographie culturelle du voyage aérien à Cuba. Une partie de ces écrits a été surutilisée par les travaux sur le rapport entre les intellectuels occidentaux et la révolution cubaine, le plus communément dans une perspective qui se résume peu ou prou à disqualifier a posteriori l'aveuglement et les errements de ces touristes politiques, *fellow travelers* et autres compagnons de route, dont le parangon est le Jean-Paul Sartre de *Ouragan sur le sucre*. Une constante dans ces récits de « retour de Cuba » est le passage (obligé) sur l'expérience du voyage en avion pour atteindre l'île, morceau de bravoure marqué par les péripéties liées au blocus de l'île. Il est juste, comme le fait François Hourmant, d'analyser cette insistance sur le « quotidien du voyageur » comme autant d'« alibis fournis au procès de vérité » (Hourmant, 2000 : 70). Dans l'économie générale du récit, l'hyperréalisme de l'itinéraire semé d'embûches renforce la crédibilité de l'écrivain-témoin vis-à-vis de son lecteur. Mais on peut envisager différemment les anecdotes de voyages qui traitent des escales. Mises en série, ces mentions font émerger une surpolitisation du voyage qui transforme les escales en anti-modèle de la société rêvée qu'on imagine sous les tropiques. A la fois si près et si loin de Cuba. Au moins deux prismes déformants se font jour à la lecture de ces documents. D'une part, la différence climatique entre l'escale de Shannon-Gander et La Havane fut mise en scène comme un gradient de chaleur politique entre la froideur des escales capitalistes et le brasier cubain. D'autre part, les escales furent appréhendées comme des étapes de confrontation avec des réalités capitalistes et impérialistes incongrues dans un cheminement vers un ailleurs socialiste et anti-impérialiste.

Le prisme politico-climatique

Depuis les premières escales à Gander d'avions cubains sur la route de Prague en 1961, Gander devint « l'escale où les Cubains doivent se couvrir » comme le faisait remarquer un reportage de la revue cubaine *Bohemia*⁸¹. Dans une lettre adressée à Harold Gramatges, compositeur de musique en poste comme ambassadeur à Paris, le poète national cubain Nicolás Guillén décrivait ainsi l'effet des escales sur son corps et sa voix de poète :

Le voyage retour, ça va, mais que ce fut long ! Comme j'ai dû descendre à Gander et Shannon (de la neige, de la neige, de la pluie, de la pluie, du froid, du froid) [...] j'ai rattrapé un rhume et le mal de gorge. En réalité, j'ai eu une aphonie totale qui m'empêcha d'articuler la moindre syllabe (Guillén, 2004 : 79)⁸²

De très nombreuses références de ce type parsèment les témoignages d'Européens de l'Ouest et de Latinoaméricains qui voyagèrent à Cuba. L'Argentin Leopoldo Marechal évoqua l'« aéroport gelé » (Marechal, 1968 : 30) de Gander, où le Chilien Jorge Edwards avait vécu une « tempête de neige » (Edwards, 1973 : 33) et le Français Pierre Guyotat atterri au milieu des « sapins » et dans un « Roncevaux de nuages » (Guyotat, 2005 : 286). Cette dévalorisation du froid des escales n'a pas d'intérêt comme description objective d'ordre météorologique ou climatique. Elle ne prend du sens que par rapport à la chaleur de La Havane, anticipée et consacrée comme chaleur politique. Dans les premières années de la révolution, plus ou moins jusqu'au milieu des années 1960, ce fut l'image de la révolution romantique, jeune, dansante, musicale, originale, improvisée de la « fête cubaine » (Francos, 1962) qui se diffusa majoritairement dans les récrits de voyage. Le journaliste et militant communiste anti-colonialiste Henri Alleg nous montrait bien dans *Victorieuse Cuba* que ces

81 «Habana-Praga», *Bohemia*, 55/36, 6 septembre 1963, pp. 28-31 et 74.

82 Lettre de Nicolás Guillén à Harold Gramatges, 24 avril 1963 reproduit in Castellón Sánchez, Maza Gonzáles (2004: 79).

considérations de température s'inscrivaient dans le double processus de la vitesse du voyage en avion et du contraste politico-climatique entre les lieux traversés : « Le Stewart qui paraissait frigorifié et verdâtre aux escales neigeuses d'Irlande et du Canada s'active joyeusement comme si, à la chaleur du pays natal il retrouvait énergie et joie de vivre » (Alleg, 1963 : 13). Pour que La Havane fût fidèle au portrait qu'on lui avait dressé, brûlante et colorée, il fallait que les étapes d'approche, pauses aériennes non souhaitées, soient davantage froides et ternes.

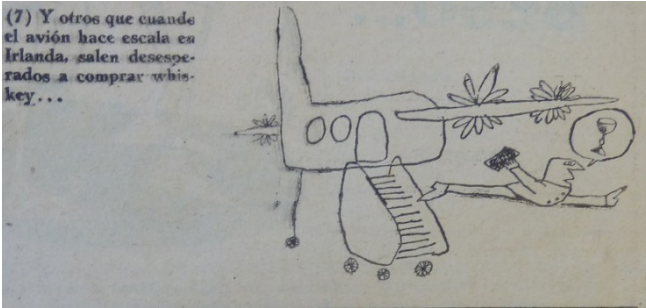
Le prisme anticapitaliste et anti-impérialiste

Pour les voyageurs qui venaient de pays socialistes ou qui en rêvaient depuis les sociétés de consommation occidentales, l'escale aérienne fut une expérience de contact avec le capitalisme avant ou après le contact avec la révolution cubaine. C'est bien ce qu'illustre le passage de *hispanosoviético* José Fernández Sánchez à Santa Maria dans un vol de *Cubana* en août 1961. Communiste espagnol réfugié en 1939 en URSS, il n'était pas sorti de ce pays depuis vingt ans et faisait partie des cadres du PCE en exil en URSS qui furent envoyés à Cuba dès 1960 comme traducteurs, techniciens et militaires. Il racontait :

J'ai parcouru l'aéroport minuscule. C'était la première fois, de manière consciente, disons, que je me trouvais dans un pays capitaliste. J'observais tout à travers ce prisme. Dans la boutique de souvenirs il y avait un homme malingre et laid et une jolie fille ; immédiatement j'ai imaginé une histoire de « mésalliance », d'un mariage inégal entre un riche et une fille pauvre, comme c'était typique dans la société capitaliste. (Fernández Sánchez, 1991 : 7-8)

Les éléments caractéristiques de la société de consommation qu'on trouvait dans les aéroports occidentaux attiraient ou repoussaient les voyageurs en transit mais ne les laissait pas indifférents. La boutique de souvenirs, le kiosque de presse, étaient des endroits où on faisait l'expérience

des différences entre Cuba, l'Europe de l'Est et le reste du monde. Après neuf mois de séjour à Cuba, la Française Ania Francos était révoltée par son premier contact avec l'extérieur à Gander : « J'achète *Time* et j'y lis que Cuba est devenue un immense camp de concentration ; que personne ne peut dormir à cause des cris des gens que l'on torture... Je suis à nouveau, je suppose, dans le monde libre » (Francos, 1962 : 304). Mais la tentation était grande pour les citoyens de pays socialistes qui avaient le privilège de prendre l'avion, de dépenser les quelques devises dont ils disposaient en tant que voyageurs officiels. L'aéroport de Shannon avait inauguré le premier magasin *duty-free* en 1951 et avait vite gagné le surnom de *iskey airport*. Pour ceux qui ne désertaient pas, l'envie était forte d'y acheter des produits introuvables dans leurs pays à un prix modique. C'est dans ce sens qu'on peut interpréter la remarque de Sidroc Ramos, recteur de l'université de Las Villas, qui, de passage à Shannon en 1966, déplorait la hausse des prix depuis sa dernière escale (Ramos, 1967 : 51). Ces attitudes avaient mauvaise presse à Cuba alors que ceux qui prenaient régulièrement l'avion faisaient partie d'une minorité de privilégiés, sélectionnés pour leur conformisme politique, comme le montre la caricature de Nuez dans *Palante*. Il y dénonçait l'avidité des voyageurs qui se précipitaient à l'aéroport de Shannon pour acheter de l'alcool alors que le discours dominant du socialisme cubain et de la construction de l'homme nouveau prônait l'économie de devises pour défendre la révolution.



Nuez, «La divisa que no se divisa», *Palante*, 13 août 1964, Año 3, n°42, p. 13. Biblioteca Nacional de Cuba José Martí, La Habana, Cuba

Le passage par Santa Maria en 1961 fut souvent l'objet d'une digression sur les luttes de libération nationale dans les colonies portugaises. La mention la plus limpide est sans doute celle d'Ania Francos, qui relevait lors de son escale : « Dans le bar de l'aérodrome de Santa Maria je pense à l'Angola... La révolte couve dans les plantations de café. 'Les paras portugais tueront toutes ces sales bêtes noires' me confie le barman avant que je reprenne l'avion. » (Francos, 1962 : 20)

Dans une réflexion encore plus large, le Jamaïcain Andrew Salkey, de retour du Congrès Culturel de La Havane de janvier 1968, posait la question de ce que signifiait être littéralement au milieu de l'Atlantique, en observant la différence d'attitude de ses camarades européens entre La Havane et Santa Maria. Alors que tous les voyageurs avaient communiqué autour du dénominateur commun anti-impérialiste du rassemblement, l'événement fondateur semblait se dissiper au fur et à mesure que l'avion s'éloignait de Cuba. Il présentait donc l'île de Santa Maria, sous la souveraineté du colonisateur portugais, comme la première étape où la domination de l'homme européen s'exprimait de nouveau après une parenthèse cubaine :

L'ethos était tellement totalement différent de La Havane que cela nous a perturbé. Certains des délégués espagnols et français, faisaient montre, pour la première fois dans mon observation, de leur supériorité latente, dans leurs manières avec les serveurs et les employés du kiosque : on n'avait rien remarqué de la sorte à La Havane ; leur ancienne personnalité sympathique était en train de changer, leur être du Congrès était en train de s'éclipser. Peut-être était-il trop facile d'imaginer que leur arrogance européenne est revenue dans ce petit aéroport, situé à plus du mi-chemin de leurs anciennes citadelles impériales. (Salkey, 1971 : 310)

Conclusion

Le rôle de pivot des aéroports d'escale de Shannon, Gander et Santa Maria pour relier Cuba au monde communiste d'Europe de l'Est fut le fruit d'une conjoncture politique, économique et technologique qui disparut au début des années 1990. La fin de la Guerre froide, l'essor du tourisme à Cuba et la généralisation du modèle *hub and spokes* dans l'organisation spatiale du transport aérien ont apparemment relégué cette histoire vers un passé révolu. La ligne directe Moscou-La Havane de *Aeroflot* qui existe aujourd'hui peut être à la fois analysée comme une butte-témoin de cette configuration géopolitique disparue (Ranély Vergé-Dépré et Roth, 2017) ou comme un dépassement technologique de la nécessité de toucher terre entre les deux capitales. S'attarder sur les aéroports d'escale à l'époque de l'âge d'or des avions *jet* et de la réduction des temps de voyage, nous a rappelé les enjeux de souveraineté étatique relatifs au moindre survol ou atterrissage et nous a montré qu'on ne pouvait considérer les escales vers Cuba comme des « espaces où le voyageur s'arrête quelques heures avant de reprendre son chemin, intéressé par son but, par la destination et vite oublieux de l'étape » (Tauzin-Castellanos, 2015 : 11). Le temps de l'escale, qui s'étale entre les deux heures initialement prévues et les quatre journées d'attente de l'avion de la *Cubana* (Civrný, 1961 : 16-21) laissa des traces généralement négatives dans les récits de

voyage, par contraste avec la destination idéalisée. L'enquête pourrait se poursuivre à la recherche d'une mémoire des habitants des îles concernées, au sujet de leurs relations avec les Cubains et les Est-Européens de passage. Il s'agirait de savoir si la Guerre froide, dans ses interactions ordinaires et exceptionnelles, s'incarna aussi, au milieu de l'Atlantique, autour des aéroports d'escale.

Références bibliographiques

ALLEG, Henri, 1963. *Victorieuse Cuba : de la guérilla au socialisme*, Paris, Éditions de Minuit.

BROWN, Jonathan, 2011. « Cuba's Export of Revolution: Guerrilla Uprising and Their Detractors », FONT, M. (éd.) *Cuba Futures: Cuba and the World*, Bildner Center for Western Hemisphere Studies.

ČIVRNÝ, Lumír, 1961. *Ostrov mladé svobody*, Prague, Československý spisovatel.

DOTY, L. L., 1961. « Havana Issue Might Delay Soviet Bilateral », *Aviation Week & Space Technology*, 6 mars.

EDWARDS, Jorge, 1973. *Persona non grata*, Barcelone, Barral.

FERNÁNDEZ SÁNCHEZ, José, 1991. *Memoria de La Habana*, Madrid, Ediciones el Museo Universal.

FRANCOS, Ania, 1962. *La fête cubaine*, Paris, René Julliard.

GRELIER, Joseph, 1970. *Cuba, carrefour des Caraïbes*, Paris, Société continentale d'éditions modernes illustrées.

GUILLEN, Nicolás. « Carta a Harold Gramatges », 24 avril 1963, CASTELLÓN SANCHEZ, Lourdes et MAZA GONZÁLES, Leonel Francisco, 2004. « Harold Gramatges. La armonía de la vida », *Revista de la Biblioteca Nacional de Cuba José Martí*, n° 1-2.

GUYOTAT, Pierre, 2005. *Carnets de bord 1962-1969*, Paris, Lignes & manifeste.

HOURMANT, François, 2000. *Au pays de l'avenir radieux. Voyages des intellectuels français en URSS, à Cuba et en Chine populaire*, Paris, Aubier.

MARECHAL, Leopoldo, 1968. « La isla de Fidel », CORTÁZAR, J. GELMAN, J. MARECHAL, L. *Cuba por argentinos*, Buenos Aires, Editorial Merlín.

MARTÍNEZ MENOCAL, Luis, 2009. *Historias de la aviación cubana*, La Havane, Editora Política.

RAMOS, Sidroc, 1967. « Lo visto, lo sentido, lo pensado », *Islas*, IX, n°1, pp. 7-53.

RANÉLY VERGÉ-DEPRE, Colette et ROTH, Patrice, 2017. *L'avion, facteur d'unification du Bassin caraïbe ?*, M@ppemonde, n°120 [En ligne] <http://mappemonde.mgm.fr/120as3/> (consulté le 6 juin 2018)

SALKEY, Andrew, 1971. *Havana journal*, Harmondsworth, Penguin.

TAUZIN-CASTELLANOS, Isabelle, 2015. « Présentation », TAUZIN-CASTELLANOS, Isabelle (dir.), *Histoire des itinéraires et des étapes en Amérique latine XVI-XX^e*, Pessac, Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.

VERRIÈRE, Jacques, 1966. « La fin d'un privilège de position : les finistères irlandais et le sauvetage de Shannon », *Noroi*, n° 50, pp. 175-197.

The Policies for Domestic Commercial Aviation in Argentina: Between the Public Service Logic and Efficiency (1950-1970)

Melina PIGLIA

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Universidad Nacional de Mar del Plata

Introduction

This article aims to analyse domestic commercial aviation policies in Argentina, between 1950 and 1970, a period of accelerating technological change as well as of global standardization of procedures and tariffs, since those policies reveal tensions and oscillations between (two ways of understanding aviation): economic efficiency, on the one hand, and public service and the affirmation of sovereignty, on the other. The article characterizes these tensions and their material implications and shows how they were linked

to the different projects of modernization and development, within the context of acute political convulsions in Argentina and Latin America.

Since the late nineteenth century, Argentina was the most dynamic, industrialized and modern South American economy, seeking to achieve a regional leadership, and by 1950 it was one of the first countries on the continent with a locally based airline and would be the first with jet-propelled aircraft. Air traffic formed part of a wider political project, initially defined by economic nationalism and, from the end of the 1950s, by the concern for development and modernization.

The history of commercial aviation in Argentina, and in Latin America in general, which combines social, political, technological and economic aspects, has been unexplored. This work aims to contribute to this history, highlighting the links between politics, processes of territorialization and a renewed view on transport as provided by the “mobility turn” (Cresswell, 2006; Urry, Sheller, 2006). Moreover, it seeks to contribute to the debates about the role of the states in the Latin American processes of modernization, to show how transport played a central role.

Domestic flights: Aerolíneas Argentinas and the promotion of development and national integration

In the context of the end of WWII and of a nationalist *comp d'Etat* in Argentina, a new aviation policy was inaugurated between 1945 and 1947. In 1945, the *de facto* president, Eduardo Farrell, enacted a series of decrees which sought to physically unify Argentina through aviation. In April, national sovereignty was established over Argentinian airspace, all ground infrastructure was nationalized and the promotion of commercial and sports aviation was put into the hands of the Secretariat of Aeronautics. In addition, domestic airlines were reserved for the state or for joint ventures, in which the

private shareholders had to be Argentinians resident in the country. International air traffic originating in Argentina was considered to be part of the wealth of the nation and, during the negotiations to organize international aviation, Argentina defended – successfully – its right to protect it (Piglia, 2016).

In 1946 a civil government took office (headed by General Juan Domingo Perón, a prominent member of the former *de facto* government). Air policy was in clear continuity with the one stated in 1945. In 1947 three joint ventures were set up (ZONDA, ALFA, and Aeroposta Sociedad Mixta), each of which was assigned a different zone of influence within the country, plus a fourth joint venture, FAMA, that would take responsibility for international aviation. The injection of capital and state support boosted some degree of expansion of air routes, or, more precisely, an expansion of intermediate stopovers on certain routes (such as Buenos Aires-Formosa or Buenos Aires-Mendoza). On the other hand, the mixed enterprises were short-lived and did not manage to renew the inefficient fleet of flying boats and piston driven planes, resulting in large economic deficits. Due to these growing deficits the project of a complete nationalization of the domestic airlines began to gain force. Towards the end of 1949, they were nationalized and, in 1950, gathered into a single airline: Aerolíneas Argentinas.

The decrees of 1945 had proclaimed the exclusive and complete sovereignty of the country over its airspace. Both the *de facto* military government and those at the heart of the new constitutional government which succeeded it in 1946⁸³, considered commercial aviation as a key factor of “national air power”, a central aspect of defending national sovereignty in the turbulent post-war international situation. Within this context, domestic commercial flights could help provide a reserve of trained pilots and the necessary ground

83 The new civil government was headed by the former *de facto* Vice President, Gral. Juan Domingo Perón.

infrastructure that could bolster military air power (Güiraldes, Rawson, 1949: 22-29).

The commercial planes allowed the rapid mobility of those who travelled for business, work, tourism, study or health, and carried newspapers, films, correspondence, medicines, spare parts and other merchandise, stimulating the economic, political and cultural life of the localities. Aerial connectivity was thus seen as a key to overcoming the “isolation” of some regions of Argentina, due to the vast geographical expanse and low population density. It was a way of strengthening the (material and symbolic) national integration, stimulating economic prosperity and, at the same time, asserting sovereignty in border regions.

Finally, guided by the state, the development of commercial aviation was seen as a way to counteract the imbalances generated by Argentina’s development as an agro-export economy. Exacerbated by the railway system’s radial structure – oriented towards Buenos Aires – riches and people were overwhelmingly concentrated in the Pampa region (Gómez, 1948: 23).⁸⁴

In short, commercial aviation was considered as a strategic element and as a public service, emphasizing therefore the geopolitical value and social role of domestic air transport and relegating commercial efficiency and economic yield to secondary importance. At the end of the 1940s, these ideas enjoyed a wide consensus: at the other end of the political spectrum, the leaders of the Partido Radical, such as Arturo Frondizi, also adhered to this principle which emphasized the relation between commercial aviation and the affirmation of sovereignty (*Revista Nacional de Aeronáutica*, 1949: 31).

The material result of this perspective was, through the creation of Aerolíneas in 1950, an expansion of domestic air routes, following a network scheme with multiple stopovers. This sought to accentuate intra- and inter-

⁸⁴ 70% of the population lived in Buenos Aires city and the Pampa region.

regional connectivity as well as linking the provincial capitals with the city of Buenos Aires. The kilometers covered by Aerolíneas on domestic routes increased some 50% between 1950 and 1958 (Aerolíneas Argentinas, 1950: 95; Aerolíneas Argentinas, 1959: 46; Güiraldes, 1979: 105)⁸⁵. More routes and a more intensive use of aircraft resulted in an increase in seat-kilometres provided and this was reflected in the growth of the number of passengers effectively transported. From around a quarter of million in 1950, the passengers-kilometer transported multiplied by six by the end of the 1960s (Aerolíneas Argentinas, 1950: 95; Güiraldes, 1979: 105).

The network routes scheme was possible and was reinforced by technology: most of Aerolíneas' aircraft were piston-driven; they had the advantage of being able to land at inferior airports, and, in the case of flying boats, where there was almost no ground infrastructure. On the other hand, the piston fleet had limited range requiring frequent stopovers, consumed a high ratio of fuel relative to the payload they could carry and required a lot of maintenance, thus keeping the company at a serious level of deficit (Piglia, 2018:127).

In 1955 a new military coup put an end to the government of Perón. Aerolíneas Argentinas was investigated and its closure discussed, in the midst of disputes between the Air Force and the Army. According to the report of the Investigating Commission, Aerolíneas had been squandering resources, flying with very low seat occupancy coefficients and with an excessive and undisciplined staff. (Comisión Nacional de Investigaciones, 1958: 227). They considered that Aerolíneas Argentinas had failed in reducing the hefty deficits of the mixed enterprises; in fact, with the fusion into

85 We do not have complete disaggregated figures for 1950, only total figures for kilometers flown. We have found, however, monthly figures for kilometers traveled for the period January-April 1950, when domestic flights accounted for around 80% of the total kilometers traveled, and it is on that basis that we have made the calculation.

a single company the deficit had doubled between 1950 and 1954 (Comisión Nacional de Investigaciones, 1958: 229). Moreover, they claimed, Aerolíneas had undergone a process of decapitalization provoked by the unreasonable sale of aircraft in good condition (almost 50% of the commercial fleet received in 1950). The investment in the development of Aerolíneas international services was also criticized, since in that realm the company competed with other companies at a disadvantage (Comisión Nacional de Investigaciones, 1958: 231).

The Commission claimed that the squandering of resources, had contradicted “the national objectives in terms of air transport”, worsening domestic services by 30% and preventing the Company from meeting the needs of isolated zones, highly deficient in surface transport (such as Puerto Iguazú). All in all, the argument reinforced to a certain extent the idea of air transport as a public service, although introducing a demand for some commercial efficiency.

They considered that part of the problem had been the subordination of the company to the Ministry of Transport, which had privileged other means of transportation, undermining the development of Aerolíneas. For the Commission, a key example was the route to the seaside resort of Mar del Plata: the refusal to authorize flights to this destination departing from Aeroparque (the airport in the heart of Buenos Aires city)⁸⁶, supposedly to avoid competition with the railway, had “killed” the route⁸⁷. For the Commission, the public interest and commercial efficiency had to go hand in hand: profitable lines (as they thought Mar

⁸⁶ Flight to Mar del Plata departed from airports located in Buenos Aires suburbia (Morón).

⁸⁷ It is not clear how well-founded these assessments were. In 1967, when Buenos Aires-Mar del Plata flights had already been departing for years from Aeroparque, the route had one of the highest deficits, five times that of Buenos Aires-Bariloche, for example (Aerolíneas Argentinas, 1967: 8).

del Plata's one was) would provide the surplus resources to support the "development" lines. Finally, the Commission considered that the monopoly in terms of domestic flights implied an abuse for the users, as they had no alternative other than to endure Aerolíneas' bad service (Comisión Nacional de Investigaciones, 1958: 231).

Competition and modernization

Despite the threats, in the end Aerolíneas was not dissolved, but its privileges were reduced. In 1956 competition from private regular Argentinean airlines was allowed in both domestic and international flights (Decree-Laws 12.507/56 and 1.256/57). Seeking to modernize air transport in Argentina and make it more efficient, the decrees also turned Aerolíneas into an "autonomous company", reducing its previous subordination to the Ministry of Transport.

Later on, the government of president Arturo Illia would argue that the authorization of the national private aviation activity had been, and continued to be, a way of increasing the quantity of air services without augmenting the budgetary effort of the state. At the same time the measure, he claimed, protected "society from the possible unfavorable consequences of that policy [of private exploitation], through the existence of a State Enterprise and adequate norms for regulating competition" (Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 13, w/n).

The decrees of 1956 and 1957 had maintained Aerolíneas as the international flag carrier and kept airports, radio-communications and meteorology in the hands of the state, while establishing a system of "regulated competition" for the domestic market. Private companies had to be Argentinian owned and financed. They could never exceed 50% of the market and fares would be the same for everyone. Competition, the authorities maintained, was aimed at improving the quality of the service (Poder

Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 13, w/n). The state would contribute to covering the “deficits of a healthy exploitation” of private domestic companies, through subsidies based on flown kilometers (subsidies could not be used for the purchase of aircraft or spare parts). In practice, the amount allocated by the state was never sufficient to cover the large deficits of these companies: subsequent decrees established an apportionment of subsidies based on the efficiency of companies, measured in passenger-kilometers transported.

A good number of new airlines appeared in the following years. Some of them did not compete directly with Aerolíneas, but rather exploited regional routes which complemented the core routes run by the state company: that was the case with TABA in the province of Buenos Aires and with Aerochaco, a mixed company that exploited routes in the north east. Other companies expanded on central routes: Austral and ALA (the companies that lasted the longest) flew -respectively- to the most profitable destinations in Patagonia and some routes in the Litoral, and a couple of short-lived companies exploited international routes with several stopovers in the centre and north of the country (e.g. Trascontinental). The extension and the interconnectivity of the routes, the number of seats offered and the number of passengers, all grew rapidly in the 1950s and 1960s. This expansion was nevertheless quite modest: Argentina still had a limited air fleet, the seventh on the continent, and was far behind Brazil (which had five times more seats), Mexico, Colombia and Venezuela (Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 13, w/n).

In 1958 the existing government made way for a new constitutional government. With Perón in exile and his party proscribed, Arturo Frondizi, one of the leaders of the radical group, was elected as the new president. Frondizi sought to solve the limitations that internal market-led development had encountered after the great industrial expansion during

the peronista period⁸⁸. Within this perspective foreign capital was seen as a promoter of development, specially of basic industries. The “desarrollista” model Frondizi promoted, also pursued energy self-sufficiency and aimed at economic modernization.

In 1958 Frondizi appointed Commodore (Retired) Juan José Güiraldes as president of Aerolíneas, charging him with modernizing the company and making it more profitable, without any increased allocation of public funds. The objective was to combine greater commercial efficiency (and ideally to make the company self-sufficient) while still fulfilling the geopolitical objectives and the public function of the airline. Güiraldes believed that the solution lay in the modernization of the Company’s fleet: he decided to purchase new, more cost-efficient aircraft for international flights (British Comets) and began to evaluate the acquisition of others for medium (French Caravelles) and short distance flights (Piglia, 2018: 4).

Güiraldes chose Fokker aircraft for short-haul flights, but the project was cut short with his departure from Aerolíneas in 1959, in the context of a rapid political and economic deterioration of the country. Shortcomings in the balance-of-payments led to the intervention of the International Monetary Fund and the implementation of an adjustment program. In the new scenario, the company’s deficit became a pressing matter.

The private national airlines, united in the Argentinean Association of Air Carriers (AATA), seized the opportunity and intervened in the public arena aiming to eliminate Aerolíneas. The central argument lay in the alleged efficiency of the private companies, which contrasted with Aerolíneas’s

⁸⁸ This was an industrialization based on light industry, which is known as the “easy” phase of industrialization through import substitution, and had led to a balance of payments crisis by increasing the imports of raw materials, capital goods and energy.

wastefulness and deficit. Led by Austral and ALA (who operated virtually as a single company), in June 1958 the directors of AATA presented the government with two alternative proposals. They demanded that the state stop Aerolíneas' fleet renovation and transfer all internal routes to the private carriers. This was to be done with "the help required from the state to that end", that is to say, with state credits and guarantees for foreign credits (Aerolíneas, 1959:1). If this course of action was not followed, the other option was, they argued, that the state acquired the private enterprises, since the Argentinean market was not sufficiently big to permit the co-existence of the two (Aerolíneas, 1959: 5). The private carriers claimed that their unit production costs were lower and their productivity per employee was higher than those of Aerolíneas. Their central argument was that the state-owned company made losses because of its inefficiency, while the private carriers, which also made losses, did so because of the limitation of the market, itself a product of competition by Aerolíneas and the resulting limits to the routes that they could exploit (Aerolíneas, 1959: 3). In addition, they considered that Aerolíneas Argentinas amounted to a form of state monopoly, something they said was appropriate "to a totalitarian government" (Aerolíneas, 1959: 3).

Aerolíneas Argentinas responded with a document (the "*Libro Blanco*") in which it corrected the "errors" of the data on which the AATA's argument was based. The document asserted that the productivity of the private carriers was lower and their deficit larger than that of Aerolíneas, and that they were only pursuing their own benefit: "Given their own difficulties caused by errors for which Aerolíneas Argentinas is not to blame, they [AATA's companies] seek solutions at the expense of others, confusing their own interests with the objectives of public service" (Aerolíneas, 1959: 2). The *Libro Blanco* suggested that "under the pretext of the deficit, they

want to achieve the annihilation of Aerolíneas Argentinas” while demanding “for the inheritors, *the same level of subsidy at the very least*”⁸⁹ (Aerolíneas, 1959: 7). The worst of it, Aerolíneas judged, was that it was not a demand made by serious companies which could absorb Aerolíneas’ routes, but rather by “mere operators, some of almost no economic significance and no technical aptitude”, with old, rented aircraft and no workshops of their own (Aerolíneas, 1959: 7).

Although they demonstrated with figures that Aerolíneas’ unit profitability was greater⁹⁰, in essence, the defense of the state company appealed to another argument, in tension with microeconomic rationale: that of the public service and the superior interest of the nation. Appeal was made to sovereignty and the defense of the nation: “Air transport”, they maintained, “is the principal factor and expression” of air power, “one of the greatest elements of power of tomorrow’s nations”. Those circumstances obliged states not only to exercise strict control over it, but also to finance it, for while it was generally a deficit activity it was at the same time vital to the national interests (Aerolíneas, 1959: 7).

Whithin this context of renewed pressure to improve the Aerolínea’s economic performance, the company’s new management chose to acquire British Avro 748 aircraft, to serve short distance domestic flights. The purchase of the Avros was a relatively inexpensive option, since Argentina had agreed to be the launch customer for the aircraft. On the other hand, they were an incomplete replacement for the piston fleet, because they could not operate in airports with landing grounds that sported loose stones, such as those of the Patagonia. Due to this, or perhaps with a view to eliminating very unprofitable destinations, the company sought to discontinue some of the Patagonian routes. As a

89 Underlined in the original.

90 Of course the volume of its deficit, like that of its operations, was larger than the ones of the private companies.

result, the social and political resistance encountered in those localities meant the piston fleet survive until 1966, when these routes were handed over (with the aircraft that served them) to LADE, the Air Forces' development company (Piglia, 2018: 9). For this and other reasons (amongst them a fatal accident resulting from a design fault), the introduction of the Avros generated both conflicts with the unions and also a public row (Piglia, 2018: 7).

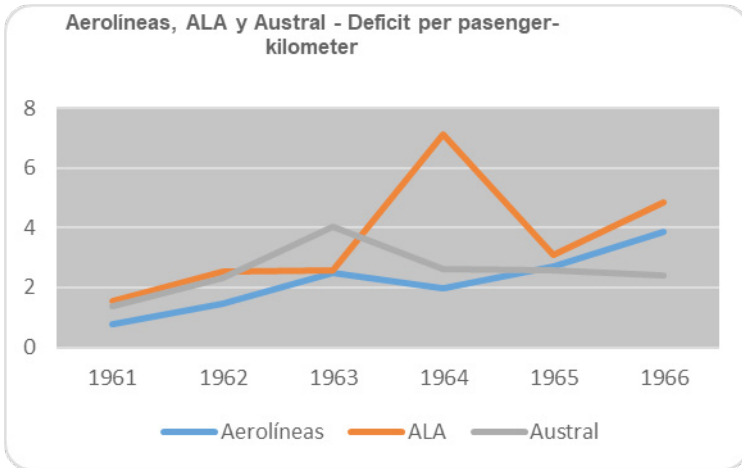
The political instability of Argentina was particularly acute during the 1960s and 1970s. Frondizi was overthrown by a coup in 1962 and replaced by the President of the Supreme Court. Elections were held in 1963 and a new constitutional president, Arturo Illia, took office, only to be himself ousted and replaced by a new dictatorship headed by Gral Juan Carlos Onganía, in 1966. The new government implemented a program of economic "rationalization" and cultural and political repression which resulted in generalized discontent and violent uprisings in several cities, and, an internal *coup* in 1970. State deficit was a major concern throughout the decade.

As had happened during Frondizi's term, Illia's government tried as well to bring "to reasonable levels" both Aerolíneas' operational deficits and private companies' subsidies. This objective brought again to the forefront the issue of reequipping the private airlines with more cost-efficient aircraft (Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 13, w/n). In addition, the government speculated on the possibility of beginning to transport all postal cargo by air as a way to finance the airlines, which, they assumed, would eliminate subsidies to private companies and reduce the operating deficit of Aerolíneas. However, the project, which would have involved a significant increase in the cost of mail for citizens, did not materialize (Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap.13, w/n).

This context intensified the private companies' offensive against Aerolíneas. In 1964, for example, the executive branch had to respond to an extensive request from the National Congress on air transport, whose questions (for example about the reasons "to reduce Aerolíneas Argentinas' activity and increase the frequency of flights of private airlines" - Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap.3) suggested pressure from private carriers.

The response of the Executive Branch to this request, as well as another series of data that Aerolíneas published in 1967 (once again defending itself against attacks by the AATA that – they maintained – had divulged false figures), make interesting reading. Both recognized the high (and growing) deficit of the state-owned company, but, at the same time, accounted for the inefficiency of private companies: they had strong operating deficits and a heavy dependence on state subsidies (see Graphs 1 and 2), and their average unit costs were higher (1961-1964) or similar to those of Aerolíneas (1965-1966; see Graph 1).

Graph 1: Evolution of deficit per Passenger-kilometer in domestic traffic (in \$)⁹¹



Source: Author's elaboration on the basis of the data base from Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 1, appendix 10, and Aerolíneas Argentinas, 1967: 7.

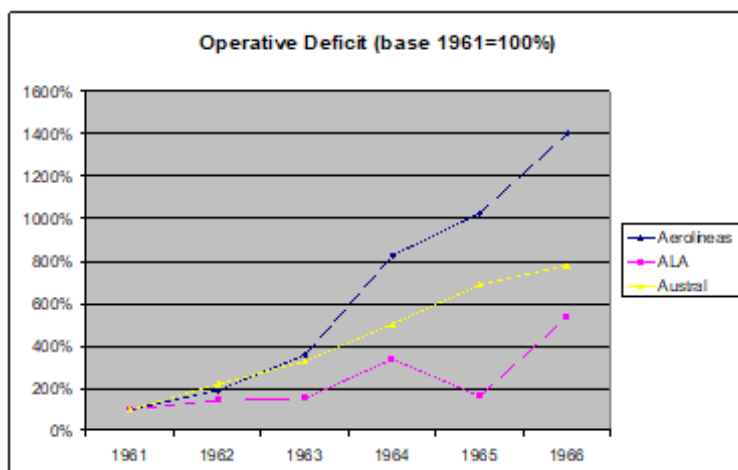
Private companies, in addition, provided a seat-kilometer offer below the quota that the regulations assured them and their occupation coefficient was, on average, lower than that of Aerolíneas: in 1963, for example, Aerolíneas offered 73.78% of the seats-kilometer, but transported 83.4% of the passenger-kilometers, while Austral offered 20.38% of

⁹¹ Profitability varied immensely between the different domestic routes in Argentina. Austral exploited the most profitable routes (such as the direct route to Comodoro Rivadavia, which had a deficit of 0,33 \$ m/n in terms of passenger-kilometers) while ALA operated the most loss-making routes in the Litoral. Aerolíneas combined profitable routes (direct flights to Bariloche, Comodoro Rivadavia, Córdoba or Mendoza) with extremely loss-making routes, such as those with most stopovers on the Patagonian Coast (Buenos Aires-Viedma-Trelew-Comodoro Rivadavia had, for example, a deficit of 6,2 \$ m/n in terms of passenger-kilometers) (Aerolíneas Argentinas, 1967: 8).

the seats and transported 9.72% of the passengers (Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 3, appendix).

The accumulation of exploitation and investment deficits by the private companies led to the early disappearance of several of them, and the merger of ALA and Austral into Austral Líneas Aéreas in 1971. At the beginning of the 1960s, the State sought to mitigate some of the consequences that these bankruptcies had on air connectivity: thus, for example, in 1962 it transferred in a precarious way some of the routes from Transcontinental to Austral (Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 13). Subsequent bankruptcies, in particular of regional airlines such as TABA – which ceased to operate in 1966 – left many localities without regular air service.

Graph 2: Comparative evolution of airlines' operative deficit



Source: Poder Ejecutivo Nacional, 1964: chap. 1;
Aerolíneas Argentinas (1967: 7).⁹²

92 A 1964 Aerolíneas Argentinas pamphlet described a completely different picture: it showed the total deficit (including international flights) to be on a descending curve which arrived at a “result” in 1963 of a deficit of a little more than 69 million pesos m/n, while the exercise of 1964 resulted in profits. It finished by announcing that Aerolíneas Argentinas would soon be self-sufficient and would save the country

Aerolíneas' deficit remained high because the reorganization of the fleet into three lines of long, medium and short distance airplanes (Comet, Caravelle and Avro) did not yield the expected results. Following the 1966 *coup*, in the midst of a process of modernization and rationalization of the state and economy, Aerolíneas would complete its modernization with a new technical change. This began in international flights, with the acquisition of six Boeing B-707 (1966), and continued in domestic flights, with the decommissioning of the remnants of the piston fleet, which flew to low demand destinations in Patagonia. As we have already said, these routes and the DC-3 and DC-4 aircraft were handed over to LADE, the airline controlled and operated by the Air Force. The decision had a double objective: consolidating the frontiers and maintaining military presence and supervision in these "insecure" territories⁹³, and reducing Aerolíneas' operating costs, eliminating high loss-making routes and aircraft. The change accelerated with the purchase of twelve Boeing 737s, for domestic and regional flights, between 1970 and 1974. That purchase went hand in hand with a series of major remodeling works for airports in provincial capitals and other important cities of the interior (like Rosario or Mar del Plata) to make them suitable for the operation of jets. After the arrival of the B737, the decommissioning of the AVRO fleet began. At the same time, in the mid-1960s Austral also renewed its fleet, with BAC 111 jets and YS-11 turbo-propeller planes and managed to improve its accounts. Without small aircraft, the tendency was for the routes to connect directly or almost directly the main cities with Buenos Aires and inter- and intra-regional connectivity decreased.

foreign currency (Poder Ejecutivo Nacional, 1964: anex 2.

93 LADE also served as a space for the permanent occupation and training of military pilots.

In 1975 a new constitutional government⁹⁴ curbed, to some extent, these trends: three Fokker F-28 Fairchild jets were acquired to meet the needs of short-haul flights. These smaller jets were more versatile in terms of ground infrastructure (they could land on more rudimentary runways) and were adapted to the low demand of sparsely populated towns, while at the same time were more cost-efficient than the old turbo-prop planes. In these circumstances, Aerolíneas was able at last to balance its books. The surviving private airlines, suffered the opposite fate. Growing increasingly indebted, Austral was at the verge of bankruptcy by the end of the 1970s. In a rather obscure episode, during the last military dictatorship (1976-1983), Austral was nationalized.

Conclusions

In the 1950s and 1960s, state funding of commercial aviation stimulated the emergence of an increasingly dense aerial commercial transport network which allowed many medium-sized and small localities in Argentina to be connected with others in their province and region, with the national capital and with different regions, often without passing through Buenos Aires. The financing of this was inspired by a political rationale: that of promoting national integration and the economic development of isolated, backward or distant territories, overcoming the problems of Argentina which, since the middle of the nineteenth century, were thought to be rooted in its vast territorial size.

Aerolíneas Argentinas was created in a context of the favorable balance of payments that followed the end of the Second World War; the *Peronista* government was less

94 The armed forces left power in 1973, after elections in which Perón was outlawed, but not his party; the new president, Héctor Cámpora, immediately called for elections and Perón again won the presidency. His term was very brief, since he died in July 1974, leaving his wife (and vice president) María Estela Martínez to lead the country.

concerned with the commercial efficiency of the company and emphasized almost exclusively its geopolitical and social importance. Monopolistic, with obsolete aircraft and unprofitable international and domestic routes, the newly created Aerolíneas accumulated deficits that Perón's successors fought against earnestly and fairly unsuccessfully. But the company also accumulated other advantages: the strong material and symbolic impact of the presence of the company (as a symbol of state presence and modernity) and the effects of air connectivity in many localities and regions throughout the country and the successful symbolic construction of Aerolíneas as an emblem of nationality and reason for pride. These explain to a large extent its capacity to resist over the decades the attempts to dissolve it (attempts that began after the fall of Perón in 1955).

After the *coup* of 1955, this political rationale began to coexist with another, a "commercial" rationale. The former aimed to strengthen "air power" and saw commercial aviation as a key factor in progress and sovereignty, while the latter sought to increase profitability and economic efficiency. Although governments continued to adhere to the idea that air navigation was a matter for the state and kept regulating the activity and financing the deficient domestic companies, the governments of the 1960s, which sought the development and modernization of the economy, aspired to the reduction of the deficit and, ideally, the profitability of the national airlines.

Within this aspiration the central strategy was the renewal of Aerolíneas' fleet. However, as we have seen, this put pressure on the public function of the company: many destinations were either unprofitable because of their low population density or because of the infrastructural investments required; in addition, the introduction of larger aircraft was more cost-effective only on the routes with the highest traffic load, which had fewer stopovers.

The two democratic governments of the period faced this dilemma by trying to preserve connectivity and therefore maintaining routes with little traffic, although, as we pointed out, perhaps during the Frondizi government there was an intention – frustrated by local resistance – to reduce loss-making routes.

It seems, however, that the Onganía dictatorship privileged the objective of balancing accounts: from 1966 the loss-making, but important in terms of sovereignty, destinations of Patagonia, were in the direct hands of those most interested in the area, the armed forces; the most profitable destinations were boosted with more cost-efficient aircraft (the Avro first, the Boeing from 1970), and the less populated towns of the Northeast of the country were without any air service. In a strongly repressive context and with the usual channels of public pressure blocked (Congress, political parties, even the press, subject to censorship), the government enjoyed greater freedom to remodel (“rationalize”) the routes, affecting the acquired rights of many localities. Added to this was the bankruptcy of local companies⁹⁵, something which was not compensated for by Aerolíneas or by LADE. The result delineated a radial pattern in the routes (that joined bigger cities with the its center in Buenos Aires). This pattern reversed what since the 1950s had been an increasing spatial expansion of the air connectivity network. The process was still incipient in the early 1970s and was partially offset by the introduction of the Fokkers in 1975.

This swing between the concerns for efficiency and the political rationale of public service and sovereignty cannot be understood outside the processes of acute political instability that Argentina experienced during the 1960s and 1970s and in the framework of periodic crises in the balance of payments and, from 1958, of external pressures for the reduction of

⁹⁵ Aerochaco did not go bankrupt but its activities tended to become less regular.

the fiscal deficit as an outcome of the IMF interventions. This political instability was reflected as well in the great instability of the political leadership of the company, and therefore of its direction. Moreover, in times of military governments, the company was also often a central element in disputes between the three forces (Navy, Airforce, Army).

Bibliographical references

CRESSWELL, Tim, 2006. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, London, New York, Routledge.

GÜIRALDES, Juan José, 1979. *El poder aéreo de los argentinos*, Buenos Aires, Círculo de la Fuerza Aérea, Dirección de Publicaciones.

PIGLIA, Melina, 2016. “Commercial Aviation Policy in Argentina: the Origins of the ICAO, “National Air Power” and the “Argentinean Doctrine”, T2M Mexico City 2016 14th Conference. *Mobilities: Space of Flows and Friction*, Ciudad de México, 27 al 30 de octubre.

PIGLIA, Melina, 2018. “Aeromovilidad, tecnología y poder. El caso de la modernización de la flota de aerolíneas argentinas”, *Revista de Historia de la Economía y la Empresa*, BBVA-Archivo Histórico, 12, p.125-152.

SHELLER, Mimi, URRY, John, 2006. “The New Mobilities Paradigm”, *Environment and Planning*, 38, pp. 207-226.

Primary sources

AEROLÍNEAS ARGENTINAS, 1950. *Aerolíneas Argentinas. Nacionalización y unificación*. 1949-4 de mayo-1950, Buenos Aires.

AEROLÍNEAS ARGENTINAS, 1959. *Libro Blanco sobre un Falso Dilema en Política Aérea*, 26 une 1959.

AEROLÍNEAS ARGENTINAS. 1967. *Apreciaciones sobre evolución comparada del transporte aerocomercial argentino*.

COMISIÓN NACIONAL DE INVESTIGACIONES, 1958. *Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas durante la segunda tiranía*, Buenos Aires.

GÓMEZ, Eulogio, 1948. “Política aérea de la República Argentina”, *Revista Nacional de Aeronáutica*, I, 1 (January-March).

GÜIRALDES, J. J., RAWSON BUSTAMANTE, J., 1949. "El poder aéreo. Sus factores. Su indivisibilidad", *Revista Nacional de Aeronáutica*, II, 3 (October 1949).

Memorias de Aerolíneas Argentinas. 1959-1960; 1961; 1962; 1963 and 1970.

PODER EJECUTIVO NACIONAL, 1964. *Contestación al Pedido de Informes de la Honorable Cámara de Diputados de la Nación*, Buenos Aires.

Revista Nacional de Aeronáutica, 1949. II, 8 (August).

**Quand des îles rapprochent des continents.
Réduction de l'espace et accélération
du temps au-dessus de l'Atlantique Sud :
1927-1936**

Pierre Michel PRANVILLE
CREPAL Sorbonne Nouvelle Paris 3
Mémoire d'Aéropostale, Toulouse

L'avion s'est imposé comme une redoutable machine de guerre dans le premier conflit mondial. Dès 1919, d'autres grands défis ont été proposés aux pilotes : ouvrir des lignes aériennes régulières continentales de transport de courrier et de passagers comme Paris – Londres ; s'attaquer aux vols de grande distance vers l'est, réalisables parce qu'il s'agit de survols terrestres ; et enfin traverser les océans. Commençons par l'Atlantique Nord. En mai 1919, déjà, trois équipages d'hydravions de l'armée américaine relient les Etats-Unis à Plymouth en 15 jours, en passant par Terre-Neuve, Horta – les Açores, déjà – Lisbonne et El Ferrol. 1927 est l'année

de la tentative et de la disparition de Nungesser et Coli dont on suppose qu'ils ont traversé l'océan d'Est en Ouest jusqu'à Terre Neuve le 7 mai. Le 19 mai, c'est Charles Lindberg qui relie New York à Paris, rapidement suivi par plusieurs équipages. L'Atlantique Sud n'est pas en reste. En 1922, le Capitaine de Frégate Sacadura Cabral et l'Amiral Gago Coutinho quittent Lisbonne le 30 mars à bord d'un hydravion anglais *Fairey*. Le 3 avril, ils sont au Cap-Vert après une escale aux Canaries. Le 17 avril c'est la traversée jusqu'aux minuscules rochers Saint-Pierre et Saint-Paul où le pilote crève un flotteur et où l'hydravion coule. Un hydravion de rechange permettra de continuer la traversée vers Fernando de Noronha qu'ils n'atteindront pas. Un troisième avion sera nécessaire pour arriver à Rio le 5 juin. Le parcours a pris 68 jours ! Quatre ans plus tard, un équipage espagnol sur hydravion Dornier renouvelle l'exploit en 20 jours de Palos de Moguer à Buenos Aires. En octobre 1927, Coste et Le Brix relie Paris à Buenos Aires avec un appareil terrestre traversant l'océan d'une seule traite de Saint-Louis du Sénégal à Natal au Brésil.

Alors que se développent sur les continents des lignes régulières vouées au transport des passagers et du courrier, pour les vols transatlantiques, en 1927, nous sommes encore dans une culture du raid. Cette culture, en Europe comme aux Etats-Unis, trouve sa source dans l'engouement populaire suscité par les premières courses aériennes en circuit fermé ou les premiers records dotés de prix offerts le plus souvent par la presse ou par de riches particuliers dès 1910. A la fin du premier conflit mondial, tout naturellement, ces généreux donateurs se tournent vers les raids, comme le *Daily Mail* qui offre 10 000 livres aux premiers aviateurs traversant l'Atlantique Nord, encourageant un esprit de compétition entre les pilotes et entre les constructeurs d'avion. Portée par l'intérêt du public, la presse généraliste ou spécialisée a continué à entretenir l'image de l'aviateur. Notons que dans

les années 1920-1930, pas moins de 6 revues conséquentes⁹⁶ consacrées à l'actualité de l'aviation sont distribuées à des rythmes variant entre l'hebdomadaire et le mensuel. Ces journaux publient tout ce qui concerne l'aéronautique : les avions nouveaux, les ouvertures de ligne, les parcours professionnels des pilotes, les accidents dramatiques ou les incidents mineurs. Même si le développement des premières exploitations de ligne régulières a déplacé la notion de raid en tant que fait aérien unique vers les océans, la presse contribue à pérenniser cette culture pour l'ensemble de l'activité aérienne.

C'est dans ce contexte que les Lignes aériennes Latécoère, à partir de Toulouse, lancent le premier vol test vers Barcelone le 25 décembre 1918 (Fleury, 1949 : 12), mais l'objectif de Pierre Georges Latécoère, son fondateur, est de relier les colonies françaises d'Afrique, et après l'Amérique du Sud. En 1925, la ligne Toulouse-Dakar fonctionne. Dès novembre 1927, la ligne Natal-Buenos Aires de l'autre côté de l'océan, est prête. Il reste à résoudre le problème épineux de la traversée entre le Sénégal et le Brésil. Des avions qui soient fiables et qui disposent d'une autonomie de plus de 3000 kilomètres n'existent pas encore. L'Aéropostale se procure alors des bateaux rapides, mais ils mettent un peu plus de quatre jours pour traverser. Depuis longtemps, l'idée d'exploiter la situation géographique du Cap-Vert et de Fernando de Noronha était présente chez les responsables de la compagnie, mais comment : avec un service mixte bateau-hydravion ? Hydravion ou avion « terrestre » ? Ces deux archipels allaient-ils contribuer à réduire le temps et l'espace entre l'Afrique et l'Amérique du Sud et à rapprocher ces deux continents ?

96 Voici plusieurs revues consultables sur Gallica : *L'Aéro*, *Les Ailes*, *l'Aérophile*, *l'Aéronautique*, *La Vie aérienne illustrée*, *La Conquête de l'Air*, *le Bulletin mensuel d'Air France*, ainsi que les dossiers et articles consacrés à l'aviation par *L'Illustration*.

De la culture de raid à celle de l'exploitation commerciale

Dès 1918, Pierre Georges Latécoère a pour idée de réaliser une ligne postale vers l'Afrique du Nord puis jusqu'en Amérique du Sud. « J'ai refait tous les calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes, notre idée est irréalisable. Il ne nous reste plus qu'une chose à faire : la réaliser » (Chadeau, 1990 : 99). Par bateau, une lettre met 21 jours au départ de France pour atteindre Buenos Aires. L'objectif de Latécoère et de Didier Daurat, son directeur de l'exploitation, est de ramener cette durée à 9 jours et demi avec un parcours mixte aérien – bateau rapide (Danel, 1989 : 98). Le raid, événement isolé préparé dans un but publicitaire et dans un esprit de compétition, cède la place à un projet industriel répondant à une demande commerciale : accélérer les échanges entre pays lointains.

Toulouse - Dakar : en 1927, une organisation rodée

Que de chemin parcouru depuis ce 25 décembre 1918 quand s'envola de Toulouse-Montaudran à destination de Barcelone le Salmson 2A2 démilitarisé des futures lignes Latécoère. En septembre 1919, la ligne Toulouse Rabat par l'Espagne est ouverte à raison de deux services par semaine. En 1924, la compagnie dessert quotidiennement Casablanca, route prolongée jusqu'à Dakar deux fois par semaine un an plus tard. Les Breguet 14 remplacent très vite les Salmsons. Ils sont près d'une centaine en 1925 (Danel, 1986 : 198). Après de nombreux échecs, les usines Latécoère sortent successivement deux avions modernes qui vont succéder au Breguet 14 : le Laté 25 dérivé du Laté 17 avec cabine passager et le Laté 26 avec une soute plus importante, celui-là uniquement destiné aux vols postaux. La ligne Casablanca – Dakar a été reconnue par le capitaine Roig dès 1923 et inaugurée en 1925. Latécoère n'a pas attendu ce moment pour présenter, officiellement cette fois, son projet de courrier France Amérique du Sud : celui-ci prévoyait l'utilisation des Breguet 14 sur les parcours

terrestres jusqu'à Dakar et en Amérique du Sud, de bateaux rapides entre Dakar et Fernando de Noronha, d'hydravions entre cet archipel et Natal, mais aussi entre le Cap-Vert et Dakar.

En 1927, le parcours Toulouse-Saint Louis est effectué en un vol direct et sans escale, qui représente ce que l'on peut faire de mieux : un Laté 26 piloté par Jean Mermoz et Elysée Negrin relie les deux villes en 25 heures le 10 octobre. Pour prometteur qu'il soit, ce vol appartient cependant encore à une culture de raid. Il a été déclenché dans le plus grand secret et si l'avion n'avait pas fait un « cheval de bois » à l'atterrissage, certains disent qu'il aurait continué jusqu'à Natal, quelques heures avant Costes et le Brix (Daurat, 1956 : 115).

Buenos Aires - Natal à marche forcée

Début 1927, Paul Vachet, grand pilote et habile défricheur de lignes, est chargé de mettre en place le minimum d'infrastructure nécessaire au lancement de l'exploitation en se basant sur le travail de reconnaissance effectué par la mission de Joseph Roig dès 1925. Costes et Le Brix avec leur Breguet seront finalement ceux qui utiliseront les premiers les nouvelles escales brésiliennes après leur traversée Saint-Louis - Natal en 1927. L'équipe de l'Aéropostale dirigée par Julien Pranville se met en place à la fin du mois d'octobre à Rio en même temps qu'arrivent les nouveaux Laté 25. Mermoz est le chef pilote du secteur Sud, Buenos Aires - Rio, et Paul Vachet celui du secteur Nord, Rio - Natal. L'inauguration officielle de la Ligne Buenos Aires - Natal a lieu le 22 novembre 1927. Le réseau d'Amérique du Sud est fin prêt pour être raccordé par la mer à la ligne Dakar - Toulouse.



Carte Musée Air France

Le maillon faible : la traversée de l'Atlantique Sud

La Ligne rencontre des difficultés. Latécoère subit les pressions de l'Etat français qui envisage déjà une compagnie nationale regroupant tous les acteurs du transport aérien en France (Danel, 1986 : 119-120). N'oublions pas que toutes ces compagnies survivent principalement grâce aux subventions des États. Il craint aussi l'influence grandissante de l'Allemagne en Espagne dont les autorités pourraient couper la Ligne. Les difficultés d'exploitation sur la ligne d'Alger effectuée en hydravion et les négociations interminables avec les Etats d'Amérique du Sud ont miné sa détermination. Enfin, le parc aéronautique de la compagnie doit être renouvelé. Pour toutes ces raisons, Latécoère cède la ligne aérienne à Marcel Bouilloux-Lafont, un autre entrepreneur visionnaire, qui possède des intérêts dans les chemins de fer, les ports, l'immobilier et le secteur tertiaire en Amérique du Sud (Daurat, 1956 : 124).

En effet, les engagements pris avec le gouvernement argentin avaient sous-estimé les difficultés à venir. L'article 4 du contrat argentin signé en février 1927 prévoyait :

La compagnie s'engage à effectuer au moins un voyage hebdomadaire dans chaque sens entre l'Argentine et l'Europe. Au début, la durée du voyage ne sera pas supérieure à sept jours et demi. Elle devra être réduite progressivement jusqu'au maximum de quatre jours dans les trois premières années de fonctionnement de la Ligne. (Danel, 1986 :116)

Le texte prévoyait également de nombreuses pénalités en cas d'irrégularités d'exploitation.

Pourquoi cet empressement de la compagnie à signer ce contrat sans avoir la garantie formelle d'une exploitation aussi régulière ? Y avait-il une si grande confiance dans les progrès de la technique aérienne pouvant laisser présager des traversées au moyen d'hydravions à long rayon d'action dès 1929 ? La réponse à ces questions est à trouver dans la pression de la concurrence allemande. Elle est à l'origine de cette précipitation alors qu'elle a déjà certainement une part de responsabilité dans les refus successifs du Brésil de conclure un accord équilibré avec Latécoère (Danel, 1986 : 114-115). Occuper le terrain est la priorité. L'Aéropostale va donc promettre l'intonable et lancer l'exploitation avec les moyens disponibles.

C'est donc sur la durée de la traversée que va se jouer le respect ou non des contrats passés. Après avoir encore amélioré les temps de vol terrestres, en particulier grâce aux vols de nuit et aux nouveaux avions Laté 17, 25 et 26 de chaque côté de l'océan, la seule variable d'ajustement possible pour réduire le temps de parcours est la traversée océanique. Raymond Danel explique dans *Les Lignes Latécoère* que dès 1924 plusieurs possibilités sont étudiées dont celle qui inclut la mise en place de deux hydrobases, l'une à Porto-Praia au Cap-Vert et l'autre à Fernando de Noronha pour un voyage total de sept jours conjuguant avion, hydravion et bateau

rapide (Danel, 1986 : 98). Cette option fait gagner deux jours par rapport à une traversée tout-maritime. Nous avons noté que l'obsession de la réduction du temps maritime est allée jusqu'au projet pharaonique d'envisager une station flottante d'hydravions aux îles Bissagos en Guinée portugaise, la traversée par mer jusqu'à une autre base installée aux rochers Saint -Pierre et Saint-Paul face au Brésil, puis en hydravion via Fernando de Noronha jusqu'à Natal, un projet acrobatique et couteux en infrastructures.

Les hydravions Laté 21, très attendus, qui ont été expérimentés sur la ligne d'Alger, se sont révélés peu fiables. Le prototype Laté 23, pressenti pour leur succéder sur les tronçons de la ligne Amérique du Sud, s'écrase en décembre 1927 piloté par Enderlin, provoquant la mort de son équipage. C'est un coup dur car il va falloir trouver rapidement un autre hydravion capable de parcourir les 600 kilomètres séparant le Sénégal du Cap-Vert.

Contre toute attente la recherche de bateaux rapides ayant une capacité océanique se révèle plus ardue que prévu. La mise en chantier de bâtiments neufs était exclue pour des raisons de coût et de délais. Le choix se porta sur des avisos démilitarisés de la Marine Nationale, quatre anciens chasseurs de sous-marins de 800 tonnes construits en 1917, longs de 72 mètres sur 8 de large, atteignant une vitesse de 20 nœuds, embarquant un équipage de 25 hommes. La fragilité de leurs propulseurs et leur mauvaise tenue à la mer conduiront finalement à passer commande en 1928 de quatre vedettes de 59 mètres mieux adaptées à la haute mer.

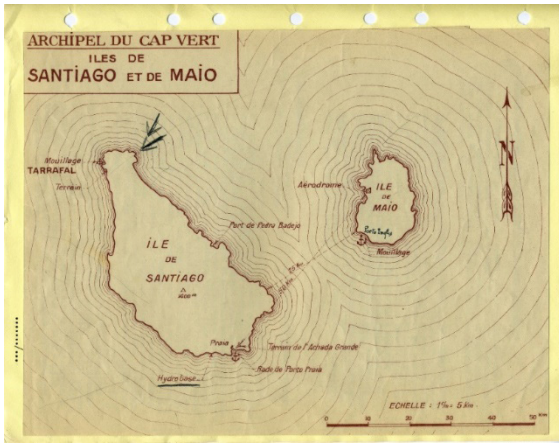
Pour toutes ces raisons, la traversée de l'Atlantique Sud se révèle être le maillon faible du parcours Toulouse – Buenos Aires. Dans l'attente d'un avion transatlantique pouvant assurer la traversée d'une côte à l'autre, le seul moyen de réduire le temps de parcours semble passer par une traversée mixte hydravion - aviso et par l'utilisation des deux archipels.

Le Cap-Vert : hydrobase ou terrain d'aviation ?

L'hydrobase de Calheta São Martinho à l'épreuve de l'exploitation

Jean Macaigne dans son ouvrage *Les « avisos » de l'Aéropostale* écrit qu'en décembre 1927 le Péronne à bord duquel il est officier radio embarque à Casablanca « quatre passagers déjà notoirement connus sur La Ligne : l'inspecteur-pilote Raymond Vanier, le pilote-architecte Francis Simon, l'ingénieur radio Talbot et le mécanicien Pierre Picard. » (Macaigne, 1989 : 45). C'est cette équipe qui va créer de toute pièce une hydrobase, du choix de son emplacement à la construction des installations. Didier Daurat pratiquait un management spécial : quand il détectait chez ses pilotes des talents particuliers, il leur faisait réaliser des tâches très éloignées de leur fonction principale comme celles de gérer une escale, voire de trouver des terrains d'aviation, de négocier l'achat des surfaces et de construire les bâtiments. C'est ce qui va se passer à 12 kilomètres de Praia, la capitale de l'archipel du Cap-Vert. « Le recul du temps, une plus grande expérience des tractations politiques et commerciales me laissent étonné des responsabilités énormes confiées alors à nos jeunes enthousiasmes », confie Raymond Vanier dans *Tout pour la Ligne* (Vanier, 1960 : 141).

Au début de l'année 1928, le site de « La Calhette », Calheta (« crique » en portugais) de São Martinho du nom du village tout proche est choisi pour ses caractéristiques météorologiques (vents) et pour sa proximité – relative – de la capitale, Praia. Il faut trois à quatre heures de marche (il n'y a pas de route) pour s'y rendre à pied. Par mer, avec la baleinière du Péronne, il fallait une heure dans un sens et plus du double dans l'autre en fonction du vent.



Les 4 sites qui ont intéressé l'Aéropostale puis Air France de 1927 à 1939. L'hydrobase au sud, le terrain d'Achada Grande près de Praia, l'étude d'un terrain de secours et le mouillage de Tarrafal au nord, l'aérodrome de l'île de Maio.

Raymond Vanier raconte :

Pour agencer notre baie en hydrobase, il s'agissait d'édifier un hangar métallique avec esplanade et plan incliné cimentés, d'installer une grue de vingt tonnes et un hangar magasin, de construire à flanc de colline une maison d'habitation pour le chef de base, deux autres pour le personnel, une quatrième pour les équipages de passage, de prévoir sur le haut de la colline un poste émetteur et récepteur radio à grande puissance, flanqué d'une habitation pour les opérateurs. En un mot, c'était presque une petite cité que nous devons faire naître. (Vanier, 1960 : 143)

Notre pilote-bâtitteur décrit ici la disposition type d'une station de l'Aéropostale, aéroplane ou hydrobase. Les travaux étant bien lancés, Vanier rentre en France. Il va réceptionner un CAMS 51, hydravion destiné à la liaison Saint Louis du Sénégal-Porto-Praia, car après l'échec du Laté 23, la compagnie a de nouveau recours aux matériels de la Marine : deux hydravions CAMS lui sont confiés. Les deux avions sont mis en place l'un à Calheta et l'autre à Saint Louis.

Le vendredi 2 mars, le premier FRAME, courrier France-Amériques, décolle de Toulouse piloté par Negrin. Le premier AMFRA, courrier Amériques-France, a quitté Buenos Aires la veille, piloté par Mermoz. Un atterrissage forcé d'un des avions de relais fera prendre un retard important au courrier descendant qui sera acheminé sans encombre de Saint Louis jusqu'à Praia par le lieutenant de vaisseau Paris à bord de son hydravion CAMS, et transbordé sur le Lunéville. Le FRAME mettra 15 jours pour atteindre Buenos Aires, loin des 7 jours et demi promis. Dans l'autre sens l'AMFRA mettra 10 jours pour arriver à Praia.



Un hydravion CAMS 51 mouillé à Calheta São Martinho
Les « avisos » de l'Aéropostale 1927-1928, de Jean Macaigne
(photo P. Picard), p. 72.

L'hydrobase va bientôt se retrouver sans hydravion ! En témoigne l'expression « Le nœud de Porto-Praia », titre d'un chapitre du livre de Jean Macaigne, révélateur des difficultés rencontrées (Macaigne, 1989 : 103). Il est vrai que Praia a concentré erreurs et malchance. Bourgat en charge du second FRAME s'écarte de sa route et est contraint d'amerrir au sud de l'île voisine, Maio. L'avis Revigny part à sa recherche, le trouve et le remorque jusqu'à Calheta. L'avion a souffert et

ne peut assurer l'AMFRA qui vient d'arriver. Le troisième FRAME atterrit à Saint Louis et est relayé par le CAMS 51 de Leclair qui rebrousse chemin en raison d'une panne de radio.

Le CAMS 51 repartira pour Praia où il embarquera le deuxième AMFRA. Le 26 mars, au moment du déjaugeage, à Calheta, un choc ralentit l'hydravion dont la coque défoncée coule rapidement. L'équipage sera secouru mais pas le courrier qui s'enfonce avec l'appareil. Il n'y a plus d'hydravion entre Saint-Louis et Praia. Les avisos prennent le relais mais l'espoir de parvenir à respecter l'objectif de 7 jours et demi de parcours France – Amérique du Sud a disparu avec les hydravions.

Pour autant, l'Aéropostale ne quitte pas l'île de Santiago et l'hydrobase de Calheta qui gardent une grande importance pour la Ligne en tant que station météorologique et radio.

Après l'hydrobase, le terrain d'aviation : le retour du pilote-bâtitseur Raymond Vanier

L'Aéropostale est rattachée aux quatre autres compagnies aériennes françaises, *Air Orient*, *Air Union*, la CIDNA – ex-Franco-Roumaine – et les lignes Farman, pour fonder Air France en 1933. Raymond Vanier est chef d'exploitation à Rio quand il rejoint Paris. La nouvelle direction d'Air France peine à lui retrouver un poste jusqu'à ce qu'on lui propose de créer un terrain d'aviation à Praia, à proximité de l'ancienne hydrobase, si possible. Il accepte, y arrive le 9 mars 1934 et retrouve le colonel rencontré en 1928, devenu gouverneur de l'île qui, non sans malice, lui lance « Eh bien, Monsieur Vanier, j'attends toujours vos hydravions » (Vanier, 1960 : 208).

Un terrain d'aviation ? Le gouverneur est pessimiste et oriente plutôt Vanier vers l'île voisine, Maio, que le pilote avait visitée en 1928 et qui présente des zones planes. Dès le 12 mars 1934, Vanier est à Maio avec Gervais, l'électricien de

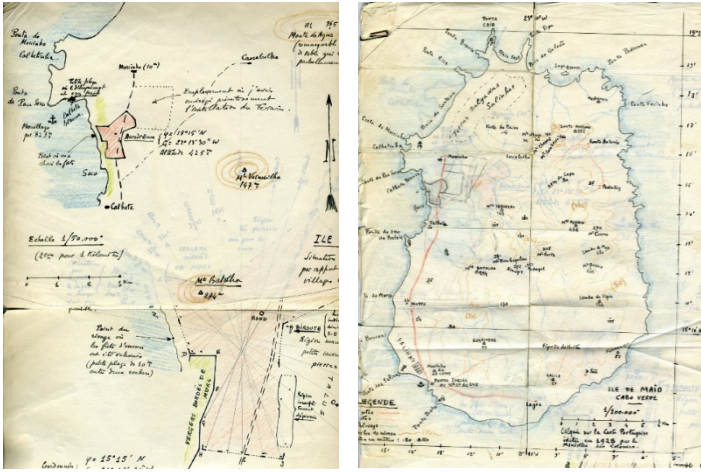
la station. Ils retrouvent le « terrain », font refaire les balises, commandent des fûts d'essence débarqués sur la plage avant de retourner à Santiago. Une carte inédite dont disposait Raymond Vanier montre le tracé du terrain de secours de Morrinho⁹⁷. C'est une saline où s'étaient posés les pilotes Mermoz et de Vernheil en 1933 avec un trimoteur Couzinet Biarritz, le petit frère de l'Arc-En-Ciel (Mermoz, 1937 : 96).

Maio comme terrain de secours revêt une importance particulière étant donné le caractère accidenté du relief de Santiago rendant difficile l'aménagement d'un aéroport. Il semble que le terrain de Maio ait été envisagé d'abord comme le terrain le plus propice du Cap-Vert, et même comme terrain de secours de Dakar sur l'axe Natal-Dakar au cas où une tornade interdirait l'accès à la capitale sénégalaise. Maio « où se trouve le meilleur terrain d'escale » est citée dans un document d'Air France « Etude de condition d'un service aérien transatlantique Dakar-Natal » daté du 27 octobre 1933. Ce rapport précise : « la mission remplie par M. d'Anglejean pendant l'hiver de 1933 a permis de découvrir un magnifique terrain d'atterrissage dans l'île de Maio, terrain reconnu ultérieurement par Mermoz et de Vernheil au cours d'un voyage en avion à partir de Saint Louis ». Plus loin, nous lisons :

par contre, il ne faut pas dissimuler que l'escale de Maio ne sera utilisable qu'à la condition d'être pourvue de moyens de balisage très complets, très sûrs et très puissants [...], d'un poste radio et d'un radiogoniomètre, mais aussi d'un phare hertzien et de deux phares lumineux, l'un sur le terrain d'atterrissage, l'autre sur l'île voisine de São Fernando⁹⁸

97 Informations recueillies dans ces documents qui m'ont été aimablement fournis par la famille Vanier.

98 Erreur dans le texte, lire Santiago.

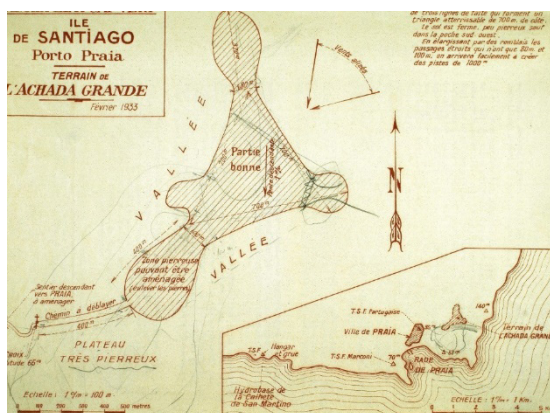


À droite, l'île de Maio à 30 kms à l'est de l'île principale de Santiago. À gauche, l'emplacement du terrain de Morrinho au nord-ouest de l'île de Maio. Deux cartes dont disposait Raymond Vanier en 1934. (documents fournis par la famille Vanier).

Tous ces aménagements permettraient à un avion venant de Dakar de se poser avant la nuit en toute sécurité si Dakar était bouché. Mais le retour de Vanier et Gervais sur le site indique que les équipements sophistiqués décrits dans cette étude n'ont pas été réalisés. Finalement, Air France, en renvoyant Raymond Vanier à Praia pour y réaliser un aéroport avait décidé de privilégier l'île de Santiago plutôt que celle de Maio.

Donc en 1934, toujours avec Gervais, Vanier sillonne Santiago à la recherche d'un terrain plat aux approches aériennes faciles et demandant un minimum de travaux. Il le trouve sur un plateau proche de la capitale. Il faut reconnaître que ce choix fut judicieux puisqu'il correspond à quelques centaines de mètres près à l'emplacement de l'aéroport international actuel. Le terrain d'Achada Grande est la propriété de deux frères l'un habitant à Praia, l'autre à Lisbonne. Les autorités portugaises se font très coopératives pour que l'Aéropostale l'achète en favorisant la négociation

et en offrant la concession de service public. 40 femmes et 20 hommes travaillent à la réalisation d'une route d'accès avec une pente de 15 à 18% et au déblaiement des pierres de la future piste. Le 25 avril, les travaux sont déjà terminés alors qu'ils ont commencé le 30 mars !



Plan du terrain d'Achada Grande situé à 12 kms de la capitale Praia en 1933 (document famille Vanier)

Vanier souhaite rentrer à Paris mais la direction lui demande d'attendre la tentative de départ de Mermoz de Natal à bord de l'Arc-en-Ciel. Le lundi 28 mai, Mermoz décolle de Saint- Louis et se dirige vers Natal. Vanier suit le vol depuis la station radio, disponible pour répondre à toute question de Dabry, le navigateur. L'avion ne fait pas escale à Praia. Le service apporté aux navigants se limite cette fois à l'activité de veille aérienne soulignant l'importance du rôle des stations qui jalonnent le parcours des avions. Le même jour – coïncidence qui illustre la pression exercée par les concurrents allemands – le Zeppelin survole Praia à 200 mètres d'altitude. Cinq jours plus tard, le dirigeable repasse dans l'autre sens, de retour vers l'Allemagne. Il a fait un tour complet au-dessus du terrain d'Achada Grande : est-ce pour prendre des photos ? s'interroge Vanier. La concurrence allemande n'est pas la seule : une délégation italienne vient

d'arriver au Cap-Vert à la recherche de terrains d'aviation pour une ligne vers l'Amérique du sud et se montre intéressée par l'île de Sal.

L'Arc-en-Ciel étant bloqué au Brésil, c'est le Laté 300 *La Croix du Sud* qui se met en place à Dakar pour commencer ses rotations. Le 25 juillet Raymond Vanier est autorisé à regagner l'Europe avec Gervais sur un bateau de ligne pour Lisbonne. C'est là, le 1^{er} août, qu'il apprend la traversée de l'Arc-En-Ciel et sa première escale à Praia : « Je suis content que mon terrain ait servi au moins une fois ! Quelles seront les décisions qui en suivront ? » (correspondance de Raymond Vanier à son épouse). C'était la quatrième traversée de Mermoz avec l'Arc-En-Ciel et la première où il atterrit à Praia. Quatre autres escales à Praia suivront entre août et octobre 1934 sur ce parcours France-Brézil.

Fernando de Noronha. Entre station, hydrobase et aéroplace, un destin aéronautique incertain

Deux terres émergentes brésiliennes sont exactement situées sur la route Dakar – Natal : les rochers Saint-Pierre et Saint-Paul et l'archipel de Fernando de Noronha, du nom d'un armateur portugais dont l'expédition découvrit l'île en 1503. Il était impensable qu'elles n'attirent pas l'attention des bâtisseurs de la ligne.

Les rochers Saint-Pierre et Saint-Paul sont à 625 kilomètres au nord-est de Fernando de Noronha, à 960 kilomètres de Natal et à 1825 kilomètres des îles Bissagos en Afrique. Ce sont des distances intéressantes pour les pilotes car elles correspondent à des autonomies à la portée des avions disponibles, d'où ce projet pour le moins audacieux de station flottante à Bissagos et à Saint-Pierre et Saint-Paul. Voilà pourquoi il est demandé au Péronne qui traverse pour la première fois l'Atlantique Sud d'embarquer le pilote Winckler pour qu'il examine les possibilités d'une piste ou d'une hydrobase dans ces îlots. L'avis de Winckler est négatif : une

piste, non ; pas de baie non plus pour une hydrobase, un accès à la mer difficile, pas d'eau, aucune ressource ni végétation, et une zone météorologique défavorable.

Fernando de Noronha constitue la seconde étape du Péronne. L'île abrite un pénitencier. Winckler s'est informé de la possibilité d'y établir une aérobase. Cependant, dans un premier temps, dès 1927, pour assurer le suivi des courriers transatlantiques, il était urgent d'installer une station radio avec une liaison permanente permettant d'informer sur l'état du ciel, de transmettre les ordres d'un bout à l'autre de la Ligne. L'Aéropostale ne pouvait faire plus puisque le gouverneur de l'île a signifié à Vachet son refus d'y installer une piste. En 1928, une décision d'interruption générale des travaux affecte le projet d'hydrobase et ce n'est qu'en 1930 que Raymond Vanier est chargé d'y trouver une piste d'aviation, le gouverneur étant revenu sur sa décision. Seulement l'aéroport de Fernando de Noronha ne put être utilisé qu'en 1934, au même moment que celui de Praia au Cap-Vert, et pour accueillir le même avion, l'Arc-En-Ciel.

« L'Etude des conditions d'un service aérien transatlantique Dakar-Natal » d'Air France indique que « cette escale présenterait un double intérêt : elle raccourcirait de 350 kms l'étape transatlantique et elle servirait d'escale de secours à un avion venant de Dakar en cas de très mauvais temps à Natal. » Plus loin, nous lisons : « Malheureusement, on ne pourrait aménager à peu de frais qu'un petit terrain de 400 mètres de côté en bordure de la côte de l'île. Ce terrain pourrait permettre, en cas d'avarie grave, l'atterrissage d'un avion délesté de son essence. » Vanier avait repéré une petite vallée beaucoup plus adaptée au centre de l'île mais dont l'aménagement serait beaucoup plus coûteux (c'est là que se trouve aujourd'hui l'aéroport). D'autre part, ce document de 1933 confirme la présence d'une baie abritée qui pourrait accueillir des hydravions. Cela démontre qu'hormis la station radio et météo aucun des projets – hydrobase ou aérobase

– n'avait été mis en route depuis 1927 et que l'intérêt pour une aviation « terrestre » semble l'emporter désormais sur les hydravions. Alors nous pouvons nous demander pourquoi la décision n'a pas été prise d'opérer des Laté 25 ou 26 sur la petite distance qui sépare Noronha de Natal.

En 1934, immobilisé à Natal à cause du mauvais état de la piste, Mermoz décide d'effectuer une reconnaissance de Fernando de Noronha avec l'Arc-En-Ciel le 14 juin. Après une remise de gaz due à un courant ascendant formé par une colline dans l'axe de l'approche, Mermoz se pose et le Couzinet s'embourbe en bout de piste. Les forçats du bagne sont mis à contribution pour dégager l'avion et l'amener sur une portion plus dure du terrain qui permettra le décollage vers Natal. Cette expérience mitigée va freiner les espoirs placés dans cette escale.

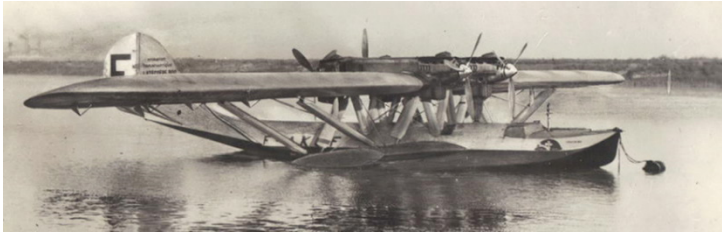


L'Arc-en-Ciel à Fernando de Noronha le 14 juin 1934, désembourbé par les forçats du bagne (Musée Air France)

Pourtant, fin 1934, Vachet, directeur adjoint d'exploitation d'Air France, sollicite Vanier pour qu'il aille réceptionner un Fokker à Prague destiné à assurer la liaison Natal-Fernando de Noronha avec la promesse que, lui, Vanier assurerait ce premier vol. Mais le Fokker est parti par bateau au Brésil sans Vanier et c'est un autre pilote qui effectuera ce premier voyage d'essai entre l'île et le continent.

Les îles dans le débat entre avion terrestre et hydravion

Jusqu'en 1936, la traversée de l'Atlantique Sud continue de faire appel à une technique mixte : l'avion seul ou l'avion et l'avisos, alternativement chaque semaine. Après 1936, s'ils conservent leur fonction d'assurer la sécurité en étant postés tout au long du parcours, les avisos sont retirés du service postal et toutes les traversées sont aériennes soit par hydravion (Latécoère 300 *La Croix du Sud* à partir de 1934 ou Blériot 519 *Santos Dumont* entre février et avril 1935), soit par avion terrestre (Farman 220 *Centaure* à partir de juin 1935). Deux catastrophes ont endeuillé la traversée : celle du *Ville de Buenos Aires* (un Laté 300) et celle d'un second Laté 300 *La Croix du Sud* que pilotait Mermoz. En 1937, c'est au tour des hydravions de laisser la place aux seuls avions terrestres. Le débat est clos, au moins pour l'Aéropostale. C'est le triomphe des « avions à roulettes » comme les moquaient leurs détracteurs.



Laté 300 *La Croix du Sud* (Musée Air France)



Farman 220 *Le Centaure* (Musée Air France)

L'histoire a donné raison à Mermoz qui s'est beaucoup impliqué dans la défense de l'avion terrestre, mais après avoir quitté l'Aéropostale parce que, chez Didier Daurat, les pilotes pilotaient. Il ne leur était pas demandé de prendre position sur la politique de la maison, même à un pilote de l'envergure de Mermoz. La fin de l'Aéropostale va libérer sa parole. Il s'oppose à la direction d'Air France dont il est un des responsables et au Ministère de l'Air en défendant l'avion terrestre contre l'hydravion. Avec l'Arc-en-Ciel, il peut mettre en pratique ses convictions grâce à sa notoriété. Mais les traversées successives du Couzinet, presque en conditions normales d'exploitation, ne convainquent pas les autorités aéronautiques, ni la sécurité qu'apportaient les escales intermédiaires du Cap-Vert et de Fernando de Noronha.

Ces deux îles ont-elles rapproché les deux continents ? La réponse à cette question est nuancée.

D'une part, elles y ont contribué, étant l'une des inconnues d'une équation à résoudre : comment réduire le temps entre l'Afrique et l'Amérique, les autres inconnues étant la fiabilité des avions, leur autonomie, le coût de l'exploitation et le délai d'acheminement du courrier. Les îles ont donc fait l'objet d'expérimentations avec des hydrobases et des pistes d'aviation.

D'autre part, elles ont été rattrapées par le progrès des appareils terrestres. L'utilisation des deux archipels a d'abord correspondu à une logique de soutien à une exploitation assurée par des hydravions avant que l'on pense à les équiper de pistes. Or, des appareils terrestres ont acquis l'autonomie suffisante pour voler entre Natal et Dakar à une vitesse de plus en plus élevée, avec une fiabilité qui ne rendait plus indispensable des terrains de secours. Enfin, les moyens au sol étant de plus en plus puissants, les escales intermédiaires sur le parcours océanique n'étaient plus justifiées parce que ces îles étaient très proches des côtes, donc des bases principales

de départ des traversées qui concentraient tous les moyens de radionavigation.

Cap-Vert – Fernando de Noronha – Archipel des Açores, la même problématique ?

Peut-on comparer les rôles du Cap-Vert et de Fernando de Noronha dans l'Atlantique Sud avec celui des Açores pour la traversée de l'Atlantique Nord ? Les grands hydravions français ont réalisé avant la Deuxième Guerre mondiale des vols expérimentaux aux Açores avec pour objectif la traversée aérienne Europe – Etats-Unis. Y-a-t-il une similitude d'approche entre l'archipel des Açores et les deux archipels de l'Atlantique Sud dans le développement des lignes transatlantiques ? Rappelons que le patron de l'Aéropostale, le visionnaire Bouilloux-Lafont, avait bien compris que la démarche effectuée au Cap-Vert pouvait aussi s'appliquer aux Açores, réduisant de 2000 kms les 7000 kms à franchir pour atteindre les côtes américaines. En 1930 est créée la CPA, *Companhia de Aviação Portuguesa*, filiale de l'Aéropostale (Warner, 2017 : 27), avec pour tâche de créer les dessertes entre Lisbonne, ses colonies et ses îles : ses colonies d'Afrique parce les colonies françaises sont sur la route de l'Angola et du Mozambique ; ses îles des Açores parce qu'elles sont sur la route des Etats-Unis. En 1932, sont lancées des missions d'exploration à Terceira pour réaliser un aéroport et à Ponta Delgada pour équiper le port d'une hydrobase. Ainsi, Bouilloux-Lafont et la petite Aéropostale ne détenaient rien de moins que le monopole des Açores dont ils tirèrent partie pour négocier le partage de l'Atlantique Nord avec deux géants, la *Panam* américaine et les *Imperial Airways* britanniques ! (Danel, 1989 : 89) Mais la situation précaire de la compagnie à partir de 1931 et l'absence de réactivité d'Air France ensuite ont conduit à une résiliation de fait de la convention avec le Portugal pour non-exécution du contrat, entraînant la disparition de l'accord tripartite avec *Panam* et

Imperial Airways, une nouvelle opportunité abandonnée en chemin. Décidément, les îles atlantiques et l'aviation civile française n'ont jamais vraiment fait bon ménage.

Références biographiques :

CHADEAU, Emmanuel, 1990. *Latécoère*, Paris, Editions Oliver Orban.

DANEL, Raymond, 1986. *Les Lignes Latécoère 1918, 1927*, Toulouse, Bibliothèque historique Privat.

DANEL, Raymond, 1989. *L'Aéropostale 1927-1933*, Toulouse, Bibliothèque historique Privat.

DAURAT, Didier, 1956. *Dans le vent des hélices*, Paris, Éditions du Seuil.

FLEURY, Jean-Gérard, 1949. *La Ligne*, Paris, Gallimard.

MACAIGNE, Jean, 1989. *Les « avisos » de l'Aéropostale 1927-1928*, Paris, Éditions du Cosmos.

MERMOZ, Jean, 1937. *Mes vols*, Paris, Flammarion.

VANIER, Raymond, 1960. *Tout pour la Ligne*, Paris, Éditions France-Empire.

WARNER, Guy, 2017. *Sob as Asas do Açor, uma História da Aviação nos Açores*, Ponta Delgada, Letras Lavadas Edições.

**Lesser Developed Nations, Modernity,
Aviation, and the Cold War:
Ghana, 1957- 1966**

James GORMLY
Washington and Jefferson College

From the first flight at Kitty Hawk to the space age, aviation has provided an image of modernity, technological achievement, and national prestige. Operating a commercial airline was proof of modernity.⁹⁹ A plane landing at foreign airports with a nation's logo or flag proudly displayed on its tail was a tangible symbol of national pride and independence. This was as true for developed nations competing for global routes as it was for less-developed countries seeking to launch national airlines.

For the emerging nations of West Africa, the goal of commercial aviation was not only to develop a transportation

⁹⁹ The literature on aviation as an aspect of the modernity of emerging nations is limited but includes: Raguraman (1997) and Van Vleck (2009).

system, but also to demonstrate their nationhood and modernity. Only slightly in jest, historian Walter Laqueur commented that the existence of a national airline was one of four criteria for a modern state.¹⁰⁰ Others were more positive: an effective air system was important for the prestige and growth of lesser-developed countries, and provided them with “an industry which [...] embodies the most modern techniques and equipment.” (Landes Papers, 1961) The central question was to whom would the newly emerging nations turn to for help to develop their air transportation system? There were three possibilities – the departing colonial nations, the United States, and the Soviet Union and its Bloc.

Washington worried that many lesser development nations would turn to the Soviets in the desire “to preserve and strengthen their independence.” (Mazov, 2010: 13-19) An intelligence report projected that as British and French capital and technical assistance abated “some Africans will be disposed to accept assistance from any quarter” providing the Soviets an excellent climate “to extend its influence.” (Executive Office of the President, 1957) Moscow would tout the benefits of nation building through state planning and argue that European and American aid came with “political strings” amounting to “colonial capitalism.” (National Intelligence Estimate, #100-57, 1957) The British Foreign Office’s view was similar. Through “trade, economic assistance, and cultural relations, the Soviets would present themselves as “an alternative political sponsor” and a “powerful, respectable and sympathetic friend.” (Foreign Office Cabinet: 1959) The central problem was how to prevent or limit Soviet expansion into Africa and its aviation world.

100 The other three characteristics of a modern state were a television broadcasting system, a one hundred plus police force, and a delegate to the United Nations.

Throughout most of the Eisenhower administration, sub-Saharan Africa received scant attention. The expectation was that the departing colonial powers would continue playing an important role in the region's economic and political development. By 1958, however, that view was changing. Washington worried that Soviets would use commercial aviation as a means to expand their influence. The CIA referenced a Soviet publication that described Western airlines as "capitalist airlines' that paid their colored workers one-sixth to one-eighth the wages of white employees." The goal of "such invidious propaganda," it concluded, was to discredit the operation of Western airlines "creating a vacuum which can be filled by the USSR." (Intelligence Report #7530, 1957) Despite its heightened concerns, however, the Eisenhower administration focus remained on the Middle East and South Asia. Labelled a Communist nation, when Ghana asked for aid the Eisenhower administration ignored the request.

In contesting the Cold War in lesser-developed nations, the United States saw itself with an aviation disadvantage. Washington's international aviation policy placed an emphasis on airlines maintaining a profit margin; and in most developing nations, there would be little if any profits. Consequently, the CAB and airlines were hesitant to initiate new routes and services, especially in Africa. For the Soviets, however, opening new routes were mainly political and not economic. Therefore, Moscow cared little about initial costs and profits. For the Soviets, the key benefits included gaining an economic presence and the prestige derived from "a clear and dramatic demonstration of Soviet technical prowess." (Foreign Office Memorandum, 1962) In sub-Saharan Africa, the newly independent countries of West Africa offered the Soviet Union its first opportunity to use aviation as a tool to further its influence.

Ghana became independent in March 1957, becoming a British Commonwealth nation with Kwame Nkrumah as prime minister. As expected, with independence, it quickly moved to create its national airline, Ghana Airways. The decision meant breaking Ghana's relationship with the regional, British managed, West African Airways. But, it did not mean breaking its connection with Britain's main international carrier, B.O.A.C. Instead, Ghana negotiated a new agreement that allowed the British airline to supply planes and support services, and created a pooling agreement for flights between Accra and London. Most importantly, all of Ghana Airways' planes would bear "the new company's name and insignia and [...] the Ghana flag." (*Flight*, August 22, 1958) In return, B.O.A.C. received a 40 percent share in the new airline. To celebrate, Accra issued postage stamps emphasizing flight and its new national airline. One stamp showed a plane in flight with Ghana's national colors in the corner, representing Ghana "flying directly into the technologically advanced world [...] with its waving flag" and proving that Ghana "has taken flight from colonialism." (Fuller, 2015: 236, 240)

The Soviets hoped that Ghana's independence would allow Moscow to establish a foothold in West Africa. Because Nkrumah had expressed socialist ideals, Moscow thought he would be open to trade and cultural agreements that would help to promote socialism in Africa. But, Soviet efforts to establish even basic diplomatic relations failed, largely because of British and American pressure. That changed in April 1960, when Ghana held a referendum that established a republic and provided President Nkrumah broad executive powers. Quickly, he turned to the Soviet Bloc for aid and assistance; and within months, Accra and Moscow had signed a number of economic and trade treaties. For the Soviets, Ghana had finally emerged as a vehicle to demonstrate the Soviet path to modernity.

Even before the referendum, Ghana Airways' relationship with B.O.A.C. was changing. Ghanaian officials voiced their dissatisfaction with the existing relationship and announced their intention to modify their agreement, including purchasing B.O.A.C.'s forty percent of the airline. Reflecting Ghanaian nationalism, Krobo Edusei, the Minister of Transportation, asked why on the flights from Accra to London there were only "British hostesses [...] when Ghana has the most attractive girls in Africa." (*Flight*, January 22, 1960: 125) "Henceforth," he announced, "the interiors of Ghana's aircraft will [...] reflect the Ghanaian and African personality." (*Flight*, March 4, 1960: 322) It was important, he stressed, that everything on its planes – "labels, notices, napkins, etc., should bear Ghana Airway's name." In addition, he stated that "all staff, whether Ghanaian or foreign, must wear the Ghanaian uniform." To the Board of Ghana Airways, Edusei said that its service should not be measured "in terms of money, but in the feeling that you are participating in a noble cause." (*Flight*, March 4, 1960: 322)

Following the referendum, in August, Nkrumah reached an aviation agreement with the Soviet Union that included Ghana buying four Soviet-built Ilyushin (IL) 18s. They would allow Ghana Airways, Ghanaian officials said, to "expand 'our activities both within and beyond the shores of Africa.'" *Flight* magazine concluded that the decision was an obvious "reflection of Dr. Nkrumah's desire for a minimum of foreign influence in Ghana's affairs, and of his regard for the nation's airline as a symbol of Ghana's national adulthood." (*Flight*, January 13, 1961: 65)

The British Foreign Office agreed, but also credited Ghana's support for the Congo's Patrice Lumumba as another motivating factor. Ghana had joined with the United Nations' peace-keeping effort to help Lumumba gain control over the breakaway province of Katanga. However, by the summer of 1960, Nkrumah believed that the United Nation's

efforts were not enough and he wanted more direct military intervention. In July 1960, he asked the Soviets to airlift Ghanaian forces into the Congo using their Il-18s. The Soviet airlift, however, ended abruptly when the United Nations closed down the Congo's airports. Wanting to continue his aid for Lumumba, Nkrumah then wanted his own Il-18s. The Foreign Office concluded that Ghana thought it was unwise to be "dependent on other countries for long-range aircraft to transport their troops." Ghana needed "to have large aircraft of her own." (Telegram, Accra to Foreign Office, October 12, 1960)

In December 1960, the Il-18s, along with Bloc personnel to crew and service the planes arrived in Accra. They were used for regional use, connecting Accra with other African capitals. A month later, Nkrumah nationalized Ghana Airways by purchasing B.O.A.C.'s 40 percent share. Ghana Airways now had both British and Soviet planes, crews, and technicians working alongside each other. Observers in London doubted it was a very efficient system. With its Il-18s, Viscounts 838s, and Britannia's, Ghana Airways, the "Pride of Ghana," intended to show Ghana's flag as widely as possible.

Although Accra saw the Soviet agreement in primarily nationalistic and economic terms, London and Washington saw it in cold war terms. It increased the Soviet threat in Africa. Success in West Africa would allow Moscow to further penetrate Central and Eastern Africa and facilitate Soviet and Bloc aircraft establishing routes to Latin America in support of Castro's Cuba.

Taking office in 1961, the Kennedy administration placed a higher priority on supporting lesser – developed countries, including sub-Saharan Africa. Numerous officials went to Africa on fact-finding trips returning with mixed evaluations. Returning in August, Assistant Secretary of State G. Mennen Williams reported that Soviet and Bloc activities

in West Africa presented “a dangerous pattern of infiltration [...] using Guinea, Ghana and Mali as stepping stones, with designs on Algeria, Niger, and perhaps Chad.” (National Security Files, 1961) Observing the role that commercial aviation was playing in establishing Communist footholds, Roger Hilsman concluded that the “bloc has capitalized on the attractiveness of civil aviation as a symbol of modernity in primitive economies.” (Hilsman, 1962) In Ghana, Moscow was exploiting “the strong prestige appeal that civil aviation enjoys among nationalistic elites.” (*Foreign Relations of the United States*, 1995: 315-318, 322-323)

Following up on the fact-finding trips, the White House acknowledged that in Africa the United States was “in a comparatively weak position” and initiated several high-level inter-agency committees to consider policies, including how to counter Moscow’s aviation efforts in Africa. Over the next months, a series of reports, plans, and programs emerged, highlighted by “Project Eagle.” “We have much to learn, much to do, much to achieve,” the report stated. It listed the basic goal as aiding African nations to be “properly oriented toward Free World ideals.” It stated that it would be “tragic,” if civil aviation fell into the Soviet hands as it provided a means to influence, “or control if desired,” the continent’s economy. (“Project Eagle, Development of Continental Africa”, 1962)

Despite the urgency expressed in Project Eagle, its recommendations were limited and incremental, taking from two to five years. The central actor would be the U.S. Military Air Transport Service (MATS), later supported by the ICAO, ICA, and FAA. MATs would first provide air service to all American embassies in Africa, and then use its personnel to help local governments to draw up general aviation plans, establish aviation-training programs, and if needed, temporarily provide DC-3s or other suitable aircraft for local

flights. It emphasized the importance of training people for an air traffic control system.

The problem with Project Eagle was that events in Africa were moving too fast. More immediate steps needed to be taken by increasing technical and financial support for aviation, sending more American aviation experts, and encouraging American airlines “to develop regional air transport services under local African flag” carriers. (Federal Aviation Administration, 1962) Washington also wanted Pan American Airlines and Transworld Airlines to consider expanding their routes and increasing their schedules throughout Africa. At the same time, increased diplomatic efforts were needed to block or limit Soviet aviation efforts, especially in Central and Eastern Africa. In West Africa, Nigeria and Liberia received more immediate attention than Ghana where the Soviets seemed well entrenched. Kennedy, however, thought through personnel diplomacy and economic aid that both countries’ relationship with the United States would improve.

Even as American committees thrashed out possible actions in Africa, changes were taking place in Ghana that offered the possibility of reducing or removing the Soviet aviation presence. And, it had little to do with ideology or cold war policies. There was growing dissatisfaction with the Il-18s and Soviet and Czech air support. As early as March 1962, a journalist observed that at the Accra airport most of the Soviet-made planes sat idle, representing, in his opinion, “one of Africa’s most costly white elephants.” (*Newsweek*, Feb. 26, 1962: 40-41); (*Flight*, Nov. 14, 1963: 789)

By June, Ghanaian officials raised similar voices. “It is surprising,” voiced a member of Ghana’s National Assembly, “that with all the technical advice at their disposal, the Government should buy aircraft which do not earn revenue but rather waste public funds.” (*Flight*, Nov. 14, 1963: 789) There were also complaints about the behavior of Soviet and Bloc crews and technicians. Rumors circulated that Ghana

wanted to sell at least six of its Il – 18s. The bottom line was that Ghana Airways was losing money, over \$10,000 a day, with much of the blame levelled at the Ilyushins.

Yet, Ghanaian officials remained positive about their airline's future, planning new routes in Africa and to Europe and the United States. Part of the solution required loyalty and that its people "roll up their sleeves and get down to it." But another part meant finding less costly, more efficient, and better equipment. Ghana grounded most of its Soviet – made aircraft, and Ghana Airways officials travelled to London and Seattle to evaluate and order airplanes. In Seattle to bid on two Boeing 707s, the Ghanaian general manager explained that it was part of an "expansion program" which would eventually reach Europe, the Americas, Australia and New Zealand. In London, the airline ordered additional Britannias and Viscounts and placed an order for two to three of the forthcoming VC – 10 jet airliners. When asked about the company's lack of profitability, Ghanaian officials replied that Ghana Airways was not a normal commercial airline but a national one whose mission was to carry the "National Flag to all parts of Africa [...] projecting the African Personality." (Flight, 1961: 968) The Foreign Office concluded that Ghana had gone "airplane mad." (Telegram, Accra to Foreign Office, 1960)

Responding to the reversal of aviation fortune in West Africa, the Soviet magazine *New Times* (Novoye Vremya) "denounced the alleged efforts of the USA and British to 'discredit' the successes of Soviet civil aviation [...] [and] attacked press reports on difficulties being experienced by Ghana in the case of the Il-18 aircraft." (Kaysen Papers, April 27, 1962) The United States saw the events as a setback for the Soviets caused by "the uneconomic performance of Soviet aircraft and the lack of equipment, of technical assistance [...] [and] the training of civil aviation personnel." (Hilsman, 1962) Another Soviet setback occurred in response

to the Cuban Missile Crisis when Ghana suspended flights to and from Prague and Moscow and denied the Soviets and Czechs landing and overflight rights.

The Cuban missile crisis passed and Ghana resumed flights between Accra and Prague and Moscow. However, the dissatisfaction with Soviet planes and equipment remained. Ghana Airways further reduced the use of its Il-18s, substituting British – built planes on most of its regional and international flights. Considering its Il-18s as economic and operating burdens, Ghana also negotiated the return of four of its Il-18s to the Soviet Union. In December 1964, Ghana proudly acquired its first VC-10. When a February 1966, coup ousted Nkrumah, the new regime headed by General J.A. Ankrah informed Washington that Ghana's ties with the Soviet Union were past and that Ghana would “turn to their friends in the West.” (*Foreign Relations of the United States*, 1999: 461)

From 1957 to 1966, under the fatherly hand of Nkrumah, Ghana Airways became one of Africa's most visible airlines with routes stretching across Africa and into Europe. Unfortunately, its growth was not paralleled by profits. Mired in debt, the new regime appointed a new management team and ended the government's subsidy to Ghana Airways. The reorganized Ghana Airways promptly reduced its routes and flights and cut back on its planes and equipment. In June, it returned the remaining Il-18s to Moscow. The Soviet aviation presence in Ghana was over.

In examining aviation diplomacy in Ghana, the key determinants were not American or Western initiatives, but Ghana's desire to create a modern air fleet “committed to flying high the National Flag and carrying aloft the spirit of African freedom [...] to every corner of the globe.” Nationalism and Western inattention, more than ideology, had provided the Soviets an aviation foothold in West Africa. Moscow provided aircraft and service at cut-rate costs while touting

the capabilities of its planes. But, it was not to last. Despite Moscow's praise of Soviet aviation technology, the reality was that the Soviet Union operated "inferior equipment" that was expensive to maintain. Within six months of their arrival, Ghanaian officials expressed dissatisfaction with their Soviet planes and equipment and looked for alternatives. They intended to continue to assert their country's aviation modernity and nationalism, and, hopefully, make a profit.

By 1966, the aviation cold war in Africa, especially in West Africa, was over. Neither the new regime in Moscow nor President Johnson gave aviation in Africa as much attention as had Khrushchev and Kennedy. They had new priorities and programs. Newer Soviet aircraft flew much longer distances, removing the need for landing and refueling rights in western Africa in order to link Moscow with Havana. For the United States, its international aviation policy of profitability limited expansion into much of Africa, focusing on trunk routes connecting in some African capitals.

The aviation Cold War in West Africa arose in the late 1950s, alarming Washington, especially the incoming Kennedy administration. However, its origins and course were not dictated by ideology or by American, European, or Soviet efforts. Instead, it was the national desire by new African leadership to demonstrate their nation's modernity and promote their national prestige. In Ghana and West Africa, and throughout most of the world that was best promoted by Western aircraft, especially the jet airplanes, that had won the technical and modernity race.

Bibliographic References

Books

1995. *Foreign Relations of the United States, 1961 – 1963, Vol. 20*. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.

1999. *Foreign Relations of the United States, 1964 – 1968, Vol. 24*. Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.

MAZOV, Sergey, 2010. *A Distant Front in the Cold War: USSR in West Africa and the Congo, 1956 – 1964*, Stanford, California, University of Stanford Press.

Articles

“Airline for Ghana?” *Flight*, March 1, 1957, p. 288.

“Air Transport in the Commonwealth”, *Flight*, August 22, 1958, p. 282.

FULLER, Harcourt, 2015. “Father of the Nation: Ghanaian Nationalism, Internationalism and the Political Iconography of Kwame Nkrumah, 1957-1966,” *African Studies Quarterly*, pp. 35-4.

“Ghana Puts First Things First”, *Flight*, March 4, 1960, p. 322.

“Ghana’s Status Symbol” , *Flight*, January 22, 1960, p. 15.

“Ghana’s Status Symbol”, *Flight*, January 13, 1961, p. 65.

“The High Life”, *Newsweek*, 57, February 26, 1962, pp. 40-41.

“Ghana Disenchantment with the Il-18”, *Flight*, November 14, 1963, p. 789.

RAGURAMAN, K., 1997. “Airlines as instruments for nation building and national identity: case study of Malaysia and Singapore,” *Journal of Transport Geography* 5, pp. 239-256.

VAN VLECK, Jenifer, 2009. "An airline at the crossroads of the world: Ariana Afghan Airlines, modernization, the global Cold War," *History and Technology*, 25, March 2009, pp. 3-24.

Primary Sources

Foreign Office Cabinet Paper, "Africa: the Next Ten Years", July 8, 1959, C (59) 109, Cabinet Files 129/98 [British National Archives, Kew, United Kingdom].

Executive Office of the President, Memorandum for the National Security Council, December 4, 1957 [Dwight D. Eisenhower Library, Abilene, KS].

National Intelligence Estimate Number 100-57, "Sino-Soviet Foreign Economic Policies and their Probable Effects in Underdeveloped Areas", March 26, 1957 [Dwight D. Eisenhower Library, Abilene, KS].

Landes Papers: Memorandum "Technical Cooperation in the Field of Air Transportation", May 10, 1961, Folder: Pan American – Reports and Miscellaneous, Subject Index, 1960-1961, Box 40 [John F. Kennedy Library, Boston, MA].

National Security Files: Governor Williams Trip," Box 2, Folder 3 [September 29 – October 26, 1961], Country [John F. Kennedy Library, Boston, MA].

Federal Aviation Administration: "Steps required to counteract or interdict Soviet Bloc penetration of African countries through aviation activities," May, 1962.

"State Paper Covering Bloc Commercial Airline Penetration in Africa," May 10, 1962, FAA Files, Microfilm Roll 15 [John F. Kennedy Library, Boston, MA].

Intelligence Report #7530, "Soviet Bloc Civil Air Activities Continues to Expand," July 9, 1957, Department of State Files, 59/5514/22 [National Archives, State Department Files, Suitland, MD].

HILSMAN, Roger, 1962. "Soviet Bloc Aid for Civil Aviation in Less-Developed Countries," State Department Bureau of Intelligence and Research, NSB-154, September 17, 1962 [National Archives, State Department Files, Suitland, MD].

"Project Eagle, Development of Continental Africa," annex to State Department Memorandum, June 23, 1962, General Records of the Department of State, Bureau of African Affairs, Office of Inter-African Affairs, Box1, Folder 12: Civil Aviation [National Archives, State Department Files, Suitland, MD].

Foreign Office Telegram, Accra to Foreign Office, October 12, 1960, JC 1881/1, Foreign Office File 371/146815 [British National Archives, Kew, United Kingdom].

Foreign Office Memorandum, 1962, "Soviet Bloc Civil Aviation Expansion in Africa," Foreign Office File 371/ GA 4138, May 1962 [British National Archives, Kew, United Kingdom].

**Representations of the first South Atlantic
air crossing
by the Portuguese Sacadura Cabral and Gago
Coutinho in the Brazilian press: between
colonial continuities and national self-assertion**

Leonie SCHUSTER
Freie Universität Berlin
Institute for Latin American Studies

Introduction

1922 was a pivotal year in Brazilian political and cultural history, and, closely linked to this, also in the field of aviation¹⁰¹. With an impressive world's fair, comprehensive

101 This article is based on my doctoral dissertation about aviation pioneers and ideas of the Brazilian nation and its place in the world between 1900 and 1922, submitted and defended at the Freie Universität Berlin in 2017 and published in 2018 (see Schuster, 2018). I am grateful to the Brazilian Biblioteca Nacional which with its comprehensive digital database Hemeroteca Digital Brasileira provides a treasure trove for Brazil-

urban transformations and a variety of ceremonies, most of them held on September 7th, the young Brazilian nation remembered and celebrated the Centenary of its independence from Portugal (Motta, 1992; Schuster, 2014). On the occasion of this national commemoration, several brave pilots from Brazil and abroad performed outstanding flights (or at least tried to), with the former Brazilian capital, Rio de Janeiro, and its exhibition grounds as their final destination.¹⁰²

Possibly the most spectacular one (and at the same time almost the only one that arrived on time for the celebrations), was the first aerial crossing of the South Atlantic, performed by two members of the Portuguese Armada, Artur de Sacadura Cabral (for short: Sacadura Cabral, 1881-1924) and Carlos Viegas Gago Coutinho (for short: Gago Coutinho, 1869-1959). At the end of March 1922, the two Portuguese adventurers started their trip from Lisbon. When they arrived in Brazil, some weeks later, early

focused historical research. Special thanks goes also to the organization committee of the LPAZ Forum 2017 who initiated this edited volume.

102 Apart from the transatlantic flight to be studied in this chapter, I refer to the following flights that were undertaken (and partially accomplished) on the occasion of the Centenary: The aviatrix Anésia Pinheiro Machado from São Paulo was the first woman to fly from her hometown to Rio de Janeiro's flying field Campo dos Afonsos (September 5th to September 8th of 1922), cf. contemporary press report "O voo S. Paulo-Rio", *Correio Paulistano*, 09.09.1922: 5 and INCAER, 1990: 469-470. The US-American Walter Hinton together with the Brazilian Pinto Martins succeeded in the first transcontinental flight from New York to Rio de Janeiro in several stages. However, against all expectations, they arrived only in February of 1923, cf. Burns, 2012: 156-173 and Schuster, 2018: 427-473. Similarly, the Chilean Diego Aracena, who flew from Santiago de Chile across the Andes to Rio de Janeiro, arrived delayed due to an accident, cf. contemporary newspaper report "Os raids do Centenario", *A Gazeta*, 14.09.1922: 1. A flight by the Argentinean pilot Teodoro Fels from Buenos Aires, planned to arrive at September 7th in Rio de Janeiro, failed just in front of Rio de Janeiro with a disastrous accident, cf. contemporary newspaper report "Os raids do Centenario", *A Gazeta*, 08.09.1922: 6.

in June, they were enthusiastically welcomed and celebrated on every intermediate stop and particularly at their final destination, Rio de Janeiro – not solely by members of the strong community of Portuguese immigrants residing in Brazil, especially in Rio de Janeiro (Lesser, 1999: 8, 10), but also by governmental and military authorities and the broad mass of the population (Areias, 1992: 59-64; 67-69; Schuster, 2018: 475-478).

At first glance, this warm welcome by almost the entire nation is surprising. After all, these were two representatives of the former colonial rulers who flew from Portugal to Brazil precisely on the occasion of the Centenary of the Brazilian independence from Portugal. Something of a paradox? After having analyzed Brazilian readings of the flight, it is argued that in fact it was not. Rather, the Brazilians' positive attitude towards the Portuguese pilots and their exploits is rooted in the fact that this transatlantic flight served to underline the predominantly desired image of the Brazilian nation.

To understand these dynamics it is necessary to consider the setting of the Centenary celebrations. The various commemoration activities of 1922 can be regarded as a complex framework for postcolonial and national identity-building. Brazilian elites aimed not only to highlight political independence but, first and foremost, to present Brazil as a “modern” nation in the spirit of the prevailing idea of “progress” (Schuster, 2014: 2; Motta, 1992: 66-72). Already in the 19th century, but with even greater emphasis at the turn of the century and in the first decades of the 20th century, Brazilian elites had struggled to remold their nation along the lines of foreign, mainly (Western) European and North American models, which were held to be “modern” and “civilized”. More specifically, “progress” was identified with France, England and Germany and – as an example of the successful implementation of European ideas in the New World – also with the United States. By contrast, Portuguese

and Iberian influences were deprecated as “backward”. Using various means – from racial “whitening” through admitting European immigrants to installing technological infrastructure – they strove to translate the European paradigm of “progress” and apply it to Brazil in order to foster the nation’s entry into what they conceived of as the “civilized” world (Oliveira, 1990: 111-126; Burns, 1979: 15-18; Burns, 1993: 103, 165-171; Skidmore, 1999: 71-73, 76-79).

Aviation, as a “modern” technology with varied and promising application possibilities, played a key role in this process of national self-promotion (Schuster, 2018). Aviation was more than a mere technology. It did not only work as a physical and technological artifact capable of bringing people, goods and mail from one place of the world to another or as a piece of sporting equipment satisfying the adventurer’s thirst for new challenges (not to mention the airplane’s diverse military applications). Filled with rich symbolic meaning, it also shaped, questioned and revised identities, as scholarship of cultural aviation history has broadly shown (e. g. Schuster, 2018; Hiatt, 2016; Rieger, 2005: 224-275; Fritzsche, 1992). Drawing on the first South Atlantic air crossing, this paper illustrates how new routes through space, as well as altered perceptions of spatiotemporal conditions, influenced the imaginations of how one’s own nation stood in relation to the rest of the world.

To grasp the significance of this flight for national identity-building requires examining Brazilian responses to this event that (as characteristic of a discourse) appeared systematically and repeatedly (Landwehr, 2008: 78, 91-93). This article analyzes images and texts which were published in the Brazilian press at the time. The emphasis is on widely circulating print media originating in the urban centers of São Paulo and Rio de Janeiro that, while operating as a voice of local elites, at the same time adjusted to the expectations of a larger national readership (Martins, Luca, 2008). The

focus, thus, is on the prevailing Brazilian perspective of this venture, up to now little studied, and on Brazilian notions of the Luso-Atlantic world and its own position within it.¹⁰³ On this key date for its national self-image, where did Brazil see its place in the Luso-Brazilian postcolonial context, and how did the representations of this aeronautical event help to reinforce, question or modify that view?

The first part of the paper gives an overview of predominant Brazilian readings of the transatlantic flight, which parallelized and juxtaposed colonial sea travel with modern air travel through the South Atlantic. In a second step the ways in which Brazilian interpretations served specific national purposes are examined. It is argued that, on several levels, the representations of the transatlantic flight served to underline the increasing self-confidence of the young Brazilian nation. By doing so, this flight which was executed by two representatives of the former colonial rulers on the occasion of the Centenary of political independence was not opposed to, but rather contributed to Brazilian nation-building.

The flight as a continuation of Portuguese maritime expansion in colonial times

The principal interpretative pattern of the flight becomes evident at a single glance over several contemporary Brazilian cover illustrations (e. g. Fig. 3 and Revista da

103 There are no broader studies on the Brazilian readings of this flight, aside from my own doctoral thesis, on which this article is based, *cf.* Schuster (2018). The major work on Brazilian aviation history dedicates only one page to this flight, *cf.* INCAER, 1990: 131. Areias, 1992 operates more as a fragmental compendium of contemporary sources than as an independent research contribution as the work lacks a critical analysis of the presented material. Cambeses Júnior (2008) refers only to biographical, technological and scientific dimensions of the flight, but not to the issue of its representation in Brazil. Miranda (2009) analyses perceptions of the flight, however, she refers to Portugal.

Semana, 27.05.1922: 1). They demonstrate that Brazilian contemporaries – just as their Portuguese counterparts (Miranda, 2009: 491-492, 494-496; Flores, 2007: 305)¹⁰⁴ – regarded the transatlantic flight as a glorious continuation of Portuguese maritime expansion of the 15th and beginning 16th century, which was the starting point for conquest and colonization of Portuguese America, from which in turn arose present-day Brazil. This line of continuity was imagined on the basis of several aspects, as is shown below.

New routes through the South-Atlantic

The first aspect relates to the South Atlantic “route-space”. Rau (2013: 143) applies the term “route-spaces” or “itinerary spaces” (German: “Wege-Räume”) to describe spaces that establish connections between two or more places and serve to overcome distances. Both Portuguese sailing ships in the Age of Expansion and the modern seaplane had negotiated the South Atlantic maritime route and surmounted the vast distance between Portugal (and particularly Lisbon) and the American, or, more specifically, the subsequent Brazilian East coast. Caravels were the specific Portuguese type of sailing ships used in the Expansion period, so, understandably, the seaplane in Brazilian accounts of this transatlantic flight was accordingly referred to as a “caravel of space”¹⁰⁵. Particularly when the air crossing was commenced, Brazilian media of

104 Beyond the examples extracted from the Portuguese press presented by Miranda and Flores (see above), the Portuguese perspective on the transatlantic flight becomes apparent in several pictorial sources. A representative choice of historical images referring to the flight is preserved at the *Arquivo Municipal do Porto*. For an overview see the archive’s digital database <<http://gisaweb.cm-porto.pt/>> [03.01.2019]. A catchy example is the postcard “No passado: no presente”. This lithography as well as further images are reprinted in Cambeses Júnior, [2008]: 2, 20 and 22, referring to the Portuguese *Arquivo Histórico da Força Aérea* as source of origin.

105 “caravella do espaço”, cf. Mozart Lago: “Águas passadas”, *Ilustração Brasileira*, 13.05.1922: 13.

the time published cartographic representations of the flight path which evoked the historicity of the space overcome (Fig. 1).



Fig. 1: J. C. [J. Carlos?]: “O Raid Aereo Lisboa-Rio”, in: *O Malho*, 15.04.1922, p. 26 (*Acervo da Fundação Biblioteca Nacional - Brasil*).

The illustration marks the starting point “Lisboa”, which is located in “Portugal” (and this in turn in “Europa”), the continent “Africa”, which limits and thus determines the Atlantic, several landing points in between the Atlantic and on the Brazilian coast, and finally the endpoint “Rio de Janeiro” in “Brasil” and refers, thus, to both former maritime and current aeronautical routes through the Atlantic. Internal differentiation of continental or national spaces (“Africa”, “Europa”, “Portugal” and “Brasil”) is cartographically not elaborated. Simply coastal lines are drawn. Moreover, the map is not oriented to the North, as was largely usual in Western cartography of the time (Wallis, Robinson, 1987; Offen, Dym, 2011: 1-2, 11). By doing so, the “route-space” through the South Atlantic constitutes the main focus of the map.

The slogan in the lower section of the illustration (“Por ares nunca dantes navegados...”) evokes the Portuguese poet Camões and a famous verse of his national epic poem *Os Lusíadas* (*The Lusíads*) in which he sings of the heroic deeds of Portuguese sailors who found new routes through space. While historic navigators in the words of Camões went through “mares nunca dantes navegados”¹⁰⁶, the modern pilots conquered “ares nunca dantes navegados” – “air never navigated before”.

Whereas the North Atlantic was already traversed by aircraft in both directions since 1919 (Mackworth-Praed, 1990: 252, 311), the more demanding air route through the South Atlantic had not yet been opened. Both Portuguese sailors and pilots thus explored, new routes through space. Accordingly, the two aeronauts were recognized as “Navigators of Space” (“Navegadores do Espaço”) that had repeated the Portuguese feats of the 16th century, as the humoristic *Fon-Fon* subtitled an illustration of a winged caravel (Fig. 2).

106 “seas no man had ever sailed before”, cf. Camões, 1644 [1572]: Canto I, Copla 1 and, for the translation, Camões, 2007: Canto One.

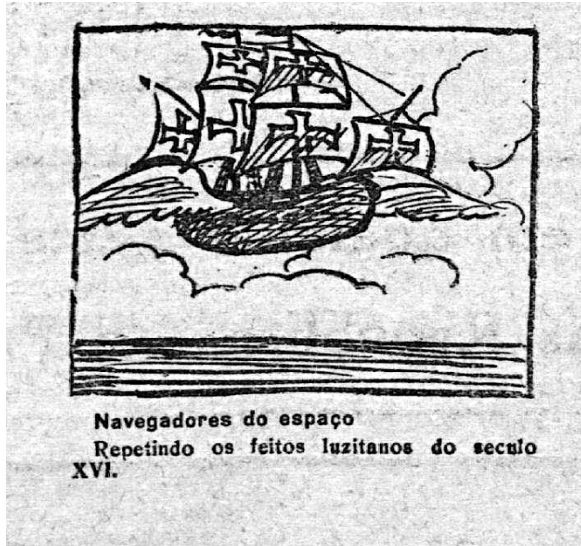


Fig. 2: Seth: “A Semana de “Fon-Fon”. Navegadores do Espaço”,
in: *Fon-Fon*, 08.07.1922, p. 11
(*Acervo da Fundação Biblioteca Nacional - Brasil*).

Belonging to the same “Lusitanian race”

Yet, the parallelization of maritime expansion and aeronautical venture, rendered explicit in this illustration, rested not only upon the common route from Lisbon through the South Atlantic explored by sailors and pilots, respectively, but also and foremost on the Portuguese origin of the main actors involved. In the end, seafarers and the two pilots seemed to belong to the “same race”¹⁰⁷.

Bringing together these spatial and ancestral overlaps, the Portuguese pilots in several Brazilian reports were represented as “descendants of Gama and Cabral”¹⁰⁸, referring to the famous Portuguese sailors Vasco da Gama and Pedro Álvares

¹⁰⁷ “mesma raça”, cf. Capitão X: “O raid Lisboa-Rio”, *Revista da Semana*, 29.04.1922: 16.

¹⁰⁸ “descendentes do Gama e de Cabral”, cf. Freire (1922: 7).

Cabral, or, more generally, as “grandsons of the greatest navigators in the world”¹⁰⁹. Particularly Sacadura Cabral, due to the same family name “Cabral”, evoked Pedro Álvares Cabral, the first Portuguese to land on Brazilian territories¹¹⁰.

Accordingly, the above-mentioned map illustration (Fig. 1) represents not only the protagonists of this project, Gago Coutinho and Sacadura Cabral, in two medallions on each side of the illustration, but also their spiritual father, Pedro Álvares Cabral, positioned center stage. Standing on Brazilian territory with the banner of the Portuguese Order of Christ, which once was crucial for Portuguese maritime expansion (Bernecker, Herbers, 2013: 63-66, 107, 114-115), he points to the airplane, as if it was the logical continuation of his deeds.

The pilots’ Lusitanian ancestry was emphasized and strengthened on different levels. Symbols like the Portuguese coat of arms (Fig. 3 and Fig. 6), the caravels with the cross of the Portuguese Order of Christ on their sails (Fig. 2, Fig. 3, Fig. 4 and Fig. 6), the *Torre de Belém* of Lisbon (Fig. 6) as well as other features referred to the common origin of the two actor groups and Portugal’s history of maritime expansion. Commentaries and illustrations emphasized the Catholic faith and, in a figurative sense, the firm belief in their success, as a driving force and factors in the success of both sea and air expeditions¹¹¹. Another important link was seen in the Portuguese “spirit of adventure” (“Genio da Aventura”) that was once sang by Camões (Camões, 1644 [1572]) and that – according to contemporary interpretations – became manifest in historic and present-day voyages (Freire, 1922: 7). Additionally, accounts referred to the achievements of

109 “netos dos maiores navegadores do mundo”, cf. “Brasil-Portugal”, *O Malho*, 15.04.1922: 19.

110 e. g. João Garôa: “Ave! Portugal!”, *A Vida Moderna*, 29.06.1922: 7; see also the caption of Fig. 4.

111 See “O glorioso ‘raid’ ..”, *Gazeta de Noticias*, 1922: 3; “Notas ..”, *O Malho*, 1922: 23; Carlos, 1922: 1.

Portuguese seafarers and pilots in the sector of navigation. Just as Portuguese sailors' knowledge in navigation was held as a precondition for global maritime expansion, Sacadura Cabral's navigation skills and his successfully adapted sextant, originally a nautical navigation instrument, for air travel seemed to perpetuate this tradition ("Notas da Semana", *O Malho*, 1922: 23; Carvalho, 1922: 28).



Fig. 3: Unknown author [J. Carlos?]: “Lisboa-Rio. Desta vez não foi por acaso...”, *O Malho*, 15.04.1922: 1 (*Acervo da Fundação Biblioteca Nacional - Brasil*).

However, these manifold references to religion, mentality and scientific culture referred not just to the Portuguese nation and its history of exploration and expansion alone, which supposedly found its renewal in the flight. Instead, as follows from various Brazilian commentaries, these traits underscored Portuguese-Brazilian unity, solidified by their historical connections grounded in the Catholic faith, the Portuguese language and the Lusitanian cultural heritage¹¹². In this light, Brazilian readings of the flight referred to a common “Lusitanian”, or equivalently a “Luso-Brazilian race”, understood as a cultural-historical affiliation.¹¹³

112 e. g. “O glorioso ...”, 1922: 3.

113 e. g. Freire, 1922: 7; “Os dois heróis do ar”, 1922: 2; “Notas...”, *O Malho*, 1922: 23. There are no broader studies that embrace the

Hence, Brazilian readings of the flight followed the conservative track within varying interpretations of what constituted the Brazilian nation. This approach, which valued the colonial past as one-sidedly positive and considered the Portuguese legacy as the major base of the Brazilian nation, was strengthened with Portuguese immigration to Brazil and propagated once again by Portuguese elites on the occasion of the Centenary (Oliveira, 1990: 23, 190; Flores, 2007: 323, 326; Ferreira, 2009: 126-127). However, as will be shown in the second part of the paper, in the Brazilian responses to this flight, this perspective was significantly complemented with new interpretative connections that promoted Brazil as something more than a mere Portuguese offspring.

The promise of acceleration

Nonetheless, with transatlantic flight, Portuguese-Brazilian bonds were not only continued, but also extended. Indeed: Portuguese seafarers and seaplane pilots followed a similar route through the South Atlantic. However, they used different means of transportation. Consistently, from now on the Portuguese pilots were not merely seen as “irmãos de além mar”, a longstanding expression for the Luso-Brazilian kinship links that means “brothers from the other side of the ocean” (Freire, 1922: 7). With the flight, they became “nossos irmãos d’além céu”, a neologism which means “our brothers from the other side of the sky” (*cf.* image caption in Para todos..., 1922: 11).

On one hand, illustrations which combined Portuguese caravels and the seaplane symbolized the continuity between Portuguese naval and aeronautical expansion. On the other,

idea of a ‘Lusitanian race’. For the revival of a “lusitanismo” with the Centenaries world’s fair see Schuster, 2014: 9. For the invention of a ‘Luso-Brazilianism’ in the 1920s see Flores (2007: 303-346). For the similar concept of a ‘Latin race’ (or: ‘latinidad’ / ‘latinité’) in Brazil see Gobat, (2013: 1351, 1354, 1363-1367, 1370-1371).

this parallelization clarified the enormous evolution of the transportation sector, particularly with regard to speed. In the illustration above (Fig. 3), which was published at the beginning of the air crossing, the seaplane, which also carried the Cross of the Portuguese Order of Christ like the caravels, seems to overtake the caravel. The blurred movement path of the airplane suggests high speed and evokes the possibility of faster transatlantic movement by air.

However, speedier transatlantic crossings were still not a reality. Due to repair works and challenging atmospheric conditions, Sacadura Cabral and Gago Coutinho travelled for weeks between the two continents. In many stages and with several mandatory breaks they piloted and navigated three successively employed seaplanes over the South Atlantic (Cambeses Júnior, [2008]: 10-19).

Nevertheless, the humorist Storni makes the prospective acceleration of transatlantic transport a topic of discussion. In his caricature (Fig. 4), an old man asks, what would be in another four hundred years if today “Saccadura [sic]” Cabral made the 3-month-trip of the “other [Pedro Álvares] Cabral” (“outro Cabral”) in some 60 hours. Of course, he refers not to the overall time, but only to the effective flight time, and, thus, to theoretical and future possibilities of accelerated transatlantic air travel.

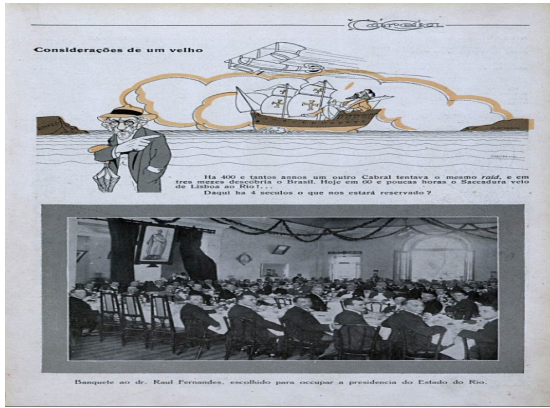


Fig. 4: Storni: “Considerações de um velho”, Careta, 01.07.1922: 17 (*Acervo da Fundação Biblioteca Nacional - Brasil*).

With his visual representation of “Brazil” and “Portugal” at one and the other side of the pond indicating a distance that apparently could be overcome easily, Storni alludes to the transformation in perceptions of time and space caused by the acceleration in transport and communication technology at the turn of the century. With the advent of railways, steamships, the telegraph and finally aviation, distances seemed compressed, as they could be traversed in less time (Kern, 2003).

Taken as a whole, in Brazil the transatlantic flight was read as continuation of Portuguese maritime expansion. As Brazilian accounts show, with this flight, historical Luso-Brazilian ties were not only continued and strengthened, but also updated and expanded, as air transportation promised new and accelerated routes between the historically united “brother nations” that would seemingly shrink the long distances between them.

Brazil's place in the postcolonial Luso-Brazilian Atlantic

Luso-Brazilian togetherness and the desired image of a united and “modern” Brazilian nation

In overall terms, with this flight, the idea of a Luso-Brazilian community was reinforced and expressed in headlines as “Brazil and Portugal, more than ever: united!”¹¹⁴. Accordingly, critical or anti-Lusitanian voices which actually existed at that time¹¹⁵ had no place in Brazilian media coverage of this flight.

Starting no later than the moment of Brazilian independence from Portugal, in 1822, and strengthened with the transition from monarchy to Republic, in 1889, Brazilian nativists, romanticists and later modernists had searched for their own identity and, in this context, had distanced themselves from Portugal and the Portuguese legacy. Not least, the Portuguese colonial legacy was regarded as an obstacle for Brazil's integration into the “modern” world. With varying intensity, these anti-Portuguese manifestations and statements resonated up to the Centenary (Guimarães, 2002: 124-129; Oliveira, 1990: 92-94, 111-112, 191-192; Flores, 2007: 309-310, 323; Miranda, 2009: 498; Ferreira, 2009: 124-126; Schuster, 2014: 11; Motta, 2014: 225, 227). Nonetheless, they didn't affect the responses to the Portuguese pilots' flight at all.

How can this strong and one-sidedly positive attitude towards Portugal be explained? Why and how did ambivalent bearings towards Portugal become uniform and even something supportive of Brazilian national identity? They did so precisely because the accentuation of Luso-Brazilian togetherness served national purposes. This can be stated

114 “Brasil e Portugal, mais do que nunca, unidos!”, *A Cigarra*, 01.07.1922, n.p.

115 Mentioned and criticized inter alia in “Entre Brasil e Portugal”, *O Malho*, 01.07.1922: 13

for mainly two reasons: Firstly, the common Luso-Brazilian culture helped to symbolize internal Brazilian unity and difference towards its neighbors, which were shaped by Hispanic cultural legacy (Ledezma Meneses, 2007: 387, Flores, 2007: 327, Miller, 2009: 164-165). Secondly, based on a new way of looking at Portugal, the idea of a Luso-Brazilian community helped to support the preponderantly desired image of a “modern” Brazilian nation.

In many parts of the world, airplanes were held as symbols of “modernity” (Rieger, 2005: 47-48, 276, Van Riper, 2009: 12-13). Stemming from the symbolic power of aviation technology, on the occasion of this spectacular flight, the predominant image of Portugal in the young Brazilian republic was challenged and complemented with new aspects. The idea of Portugal as a place of “backwardness” – as designated in the Latin American paradigm of “progress” and propagated up to the Centenary by part of the Brazilian intellectual elite (Burns, 1979: 17; Burns, 1993: 168; Motta, 1992: 19-20, 97-98, 102) – became less relevant. Instead, having accomplished a ground-breaking aeronautical achievement, the Portuguese pilots and, by extension, Portugal, could now be associated with “progressiveness”.

As the transatlantic flight was not that much presented as a success of the Portuguese nation, but rather as one of the Luso-Brazilian community, or: “race”, it underlined Brazilian just as much as the Portuguese orientation towards “progress” in accordance with the common contemporary understanding. In the words of a Brazilian commentator, the Portuguese pilots represented

the beloved Portugal, from which we inherited the blood, the gentle language, the fine sensibility, the affection, but also the glories, that belong to them as to us, as we are brothers!¹¹⁶

116 “Gago Coutinho e Sacadura Cabral representam para nós, neste momento, o Portugal amado, do qual herdamos o sangue, a língua meiga, a fina sensibilidade, a ternura e também as glórias, que tanto pertencem

By defining itself as part of the Luso-Brazilian community, Brazil was able to share in the glory of this pioneer flight and its remarkable navigation effort, with which the Portuguese pilots had demonstrated “progressiveness”. To propagate such an image of a united and “modern” Brazil was the main objective of the celebrations of the Centenary of Brazilian independence (Ledezma Meneses, 2007: 387, 394), and the transatlantic pioneer flight played a key role in this process of national self-promotion.

Luso-Brazilian and national manifestations of technical “progress”: Brazil as an “adult son”

However, Brazilian interpretations of the transatlantic flight were not limited merely to taking up the glories of a major cultural group, which was so historically linked with colonialism. Rather, they likewise tried to depict the young Brazil as an autonomous, and simultaneously, a “modern” nation.

One strategy was to link the pioneer flight to national manifestations of technical “progress”. A catchy example of which is the cover illustration of the magazine with the programmatic title “A Vida Moderna” – “Modern Life” (Fig. 5).

a elles como a nós, irmãos que somos!”, cf. “Sacadura Cabral e Gago Coutinho. Como foram recebidos os dois grandes heroes”, *A Cigarra*, 01.07.1922, n.p..



Fig. 5: Victor: [without title], *A Vida Moderna*, 29.06.1922: 1
(*Acervo da Fundação Biblioteca Nacional - Brasil*).

It shows the two Portuguese pilots in full gear on the top of the page. From the left border their seaplane is arriving at the top of Rio de Janeiro's Sugarloaf. The prominent natural monument seems to greet the pilots arriving by air, in a similar way as it had once welcomed the seafarers reaching Rio de Janeiro's Guanabara Bay (Silva, 1999: 46-47). The small building at its top refers to the cableway, that was inaugurated in 1912/13 and was held as a masterpiece of Brazilian engineering art and, thus, as key to Brazil's entry into the world of "progressive" nations (Silva, 1999: 49-54). The cover illustration combined the airplane as a global symbol of "progress" with the inseparable "double monument" Sugarloaf-cable car (Silva, 1999: 54-55) as manifestation of national "progress". All of them represented what the magazine's title announced as: "modern life". Both stood for the "progressiveness" of the Luso-Brazilian community.

Concurrently, the cable car emphasized the specific national merits of the Portuguese progeny and the now “adult son”, Brazil.

Another way to complement the image of a “progressive” Luso-Brazilian “race” with specific national aspects, was to refer to Brazilian inventors in the area of aviation. A special role in this discourse was played by Alberto Santos-Dumont (1873-1932). In 1906, in Paris, he won two important prizes for his heavier-than-air-flights of 60 and 220 meters length, respectively, until then the first fully recorded and successful flights with an airplane, at least in Europe (Barros, 2003). Hailed in Brazil as a national “inventor-hero” who had helped the nation to claim a front position in the “civilized” world (Lima, 1994: 97; Schuster, 2018: 97-151, 226-255) and today still remembered as *the* inventor of flight, he could perfectly underline the image of Brazil as progenitor of aviation and, thus, as origin of all further aeronautical progress. Accordingly, the Portuguese transatlantic flight was regarded as a continuation of once visionary achievements of the Brazilian pioneer. The magazine *Careta* records:

Gago and Saccadura [sic], actual symbols of Portuguese audacity, receive in Brazil the palms of victory, the just tribute for the heroic transit of the oceans in a Fairey, while in Paris, in the same occasion, the world celebrates a Brazilian, remembers, that it was Santos Dumont [sic] the first to show mankind to fly on wings fabricated by himself.¹¹⁷

This synergy between Brazilian and Lusitanian aeronautical achievements becomes also apparent in an illustration, published in *O Malho* (Fig. 6).

117 Gago e Saccadura, symbolos actual da audacia portugueza, recebem no Brasil a palma da victoria, a justa homenagem da travessia heroica dos mares num Fairey, emquanto em Paris, na mesma occasião, o mundo celebra um brasileiro, recorda que foi Santos Dumont o primeiro que sobre as azas por elle proprio fabricadas ensinou os homens a voar. *cf.* “Looping the Loop. Os heróes dos ares”, *Careta*, 24.06.1922: 13.



Fig. 6: Unknown author: [without title], *O Malho*, 17.06.1922: 26
(*Acervo da Fundação Biblioteca Nacional - Brasil*).

It shows the images of the three heroes – the “star” Santos-Dumont at the base and the two Portuguese pilots in pulpits on both margins of the illustration. The picture caption makes clear that the female figure personifies the “Patria de Santos-Dumont”, this is “Santos-Dumont’s fatherland”. Hence, the illustration pays not only tribute to the Portuguese pioneer flight, but also refers it back to Santos-Dumont who – in accordance with Brazilian interpretations – once had laid the foundations for all later aeronautical feats.

Conclusion

It has been demonstrated how Brazilian interpretations of the Portuguese transatlantic flight underlined, in several ways, the preponderantly desired image of Brazil as a “modern”, united and autonomous nation and thus complied with the main objective of the Centenary celebrations.

Along similar lines to Portuguese interpretations of the flight, in the Brazilian press, the two pilots were hailed as successors of Portuguese seafarers who once forged new routes through the South Atlantic. Considering the pilots as

embodiments of “lusitanity”, Brazilian readings accentuated the historical-colonial Luso-Brazilian bonds, mainly manifest in the common faith and language, extraordinary scientific and navigation skills, and the spirit of adventure as sung by Camões in his *Lusiads*. Albeit in the same South Atlantic space as the seafarers, the Portuguese pilots performed their flight in a different medium, namely air, and in another period, that did not see realized but at least promised faster travel and compression of space and, with this, the further moving together of the historically united “brother nations”.

By emphasizing Luso-Brazilian unity, Brazil was able to share in the pioneer flight’s glory. Moreover, it served to represent internal cohesion and to differentiate Brazil from its Hispanic neighbors. At the same time, predominant images of Portugal in Brazil were modified and complemented. Based on the meaning of aviation technology as a symbol of “modernity”, with this spectacular flight, Portugal (and, by extension, the Lusitanian “race”) appeared no longer as a place of “backwardness”, but now as one of “progressiveness”.

However, Brazil did not just figure as a young overseas “brother” of the now “modern” Portugal, but instead was represented as an “adult son”, an autonomous nation with its own achievements in the sector of technology in general, and aviation in particular. By combining the transatlantic flight with national manifestations of “progress”, like the cable car to the Sugarloaf, Brazil appeared as a young nation that was looking towards “progress” in a double way. Moreover, the reading of the transatlantic flight as a continuation of the groundwork laid by Brazilian pioneers like Santos-Dumont, allowed the Brazilian elites to depict their nation as the origin of all further aeronautical progress and thus, as an autonomous nation that was more than just an extension of Portugal.

All in all, in Brazil the pioneer flight was interpreted in a way that granted both the “Luso-Brazilian race” and the

young nation Brazil a front position in the South Atlantic world. This is why even on the occasion of the Centenary of Brazilian independence the Portuguese pilots were euphorically welcomed as “nossos irmãos d'além céu”, as “our brothers from beyond the sky”.

Bibliographical references

AREIAS, Armando, 1992. *Primeira travessia aérea do atlântico sul: 1922. Sacadura Cabral. Gago Coutinho*, Recife, Cepe.

BARROS, Henrique Lins de, 2003. *Santos-Dumont e a invenção do voo*, Rio de Janeiro, Zahar.

BERNECKER, Walther L., HERBERS, Klaus, 2013. *Geschichte Portugals*, Stuttgart, Kohlhammer, coll. « Ländergeschichten ».

BURNS, Benjamin J., 2012. *The Flying Firsts of Walter Hinton. From the 1919 Transatlantic Flight to the Arctic and the Amazon*, Jefferson, N.C., London, McFarland.

BURNS, E. Bradford, 1979. « Cultures in Conflict: The Implication of Modernization in Nineteenth-Century Latin America », BURNS, E. Bradford, SKIDMORE, Thomas E., BERNHARD, Virginia (eds.), *Elites, Masses, and Modernization in Latin America, 1850–1930*, Austin, Tex., London, University of Texas Press, pp. 11-77.

BURNS, E. Bradford, 1993. *A History of Brazil*, New York, Columbia University Press.

CAMBESES JÚNIOR, Manuel, [2008]. *A Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul*, Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica (INCAER) <http://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_trav_atlantico_sul.pdf> [03.01.2019].

CAMÕES, Luís de, 1644 [1572]. *Os Lusíadas*, Lisboa, Paulo Craesbeeck.

CAMÕES, Luis Vaz de, ATKINSON, William, 2007. *The Lusíads*, London, Penguin Books.

FERREIRA, Marie-Jo, 2008. «As comemorações do primeiro centenário da independência brasileira ou a exaltação de uma modernidade luso-brasileira», REIS, Daniel Aarão, ROLLAND, Denis (eds.), *Modernidades Alternativas*, Rio de Janeiro, Editora FGV, pp. 119-138.

FLORES, Maria B. R., 2007. *Tecnologia e estética do racismo. Ciência e arte na política da beleza*, Chapecó, SC, Argos, coll. "Debates".

FRITZSCHE, Peter, 1992. *A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, Mass., London, Harvard University Press.

GOBAT, Michel, 2013. « The Invention of Latin America: A Transnational History of Anti-Imperialism, Democracy, and Race », *American Historical Review*, 118, 5, pp. 1345-1375 <<https://doi.org/10.1093/ahr/118.5.1345>> [03.01.2019].

GUIMARÃES, José Marques, 2002. « A Origem do Nativismo no Brasil », *Interações: Sociedade e as Novas Modernidades*, 2, pp. 124-136 <<http://www.interacoes-ismt.com/index.php/revista/article/view/36/37>> [03.01.2019].

HIATT, Willie, 2016. *The rarefied air of the modern. Airplanes and Technological Modernity in the Andes*, New York, Oxford University Press.

INCAER, 1990. *História Geral da Aeronáutica Brasileira. Vol. 2: De 1921 às vésperas da Criação do Ministério da Aeronáutica*, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Itatiaia, INCAER, coll. « Aeronáutica ».

KERN, Stephen, 2003. *The Culture of Time and Space, 1880-1918. With a new preface*, Cambridge, Mass., Harvard University Press.

LANDWEHR, Achim, 2008. *Historische Diskursanalyse*, Frankfurt am Main, Campus, coll. « Historische Einführungen ».

LEDEZMA MENESES, Gerson Galo, 2007. « Región y nación en la conmemoración del Primer Centenario de la Independencia del Brasil: 1922 », *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 34, pp. 385-421 <<http://www.redalyc.org/pdf/1271/127112570010.pdf>> [03.01.2019].

LESSER, Jeffrey, 1999. *Negotiating National Identity. Immigrants, Minorities, and the Struggle for Ethnicity in Brazil*, Durham, N.C., London, Duke University Press.

LIMA, Solange Ferraz de, 1994. « Santos Dumont. O mito do herói-inventor », *Revista Economia e Cultura*, 1, pp. 97-99.

MACKWORTH-PRAED, Ben, 1990. *Aviation. The Pioneer Years*, London, Studio Editions.

MARTINS, Ana Luiza, LUCA, Tania Regina de (eds.), 2008. *História da imprensa no Brasil*, São Paulo, Contexto.

MILLER, Nicola, 2009. « Historiografía sobre nacionalismo e identidad nacional en Latinoamérica », *Historia Caribe*, 5, 14, pp. 161-186 <http://investigaciones.uniatlantico.edu.co/revistas/index.php/Historia_Caribe/article/view/84> [03.01.2019].

MIRANDA, Luciana Lilian de, 2009. « Um ‘vôo’ entre Portugal e Brasil: leituras das relações luso-brasileiras na revista Seara Nova no início dos anos de 1920 », *História*, 28, 1, pp. 483-508 <dx.doi.org/10.1590/S0101-90742009000100017> [03.01.2019].

MOTTA, Marly Silva da, 1992. *A nação faz cem anos. A questão nacional no centenário da independência*, Rio de Janeiro, Editora FGV – CPDOC.

MOTTA, Marly, 2014. « 1922, O Brasil faz 100 anos: a herança portuguesa em questão », MOURÃO, Alda, GOMES, Angela de Castro (eds.), *A Experiência da Primeira República no Brasil e em Portugal*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, pp. 217-234.

OFFEN, Karl, DYM, Jordana, 2011. « Introduction », DYM, Jordana, OFFEN, Karl (eds.), *Mapping Latin America. A Cartographic Reader*, Chicago, Ill., London, The University of Chicago Press, pp. 1-18.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi, 1990. *A questão nacional na Primeira República*, São Paulo / Brasília, Brasiliense, CNPq.

RAU, Susanne, 2013. *Räume. Konzepte, Wahrnehmungen, Nutzungen*, Frankfurt am Main, Campus, coll. « Historische Einführungen ».

RIEGER, Bernhard, 2005. *Technology and the culture of modernity in Britain and Germany, 1890-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, coll. « New studies in European history ».

SCHUSTER, Leonie, 2018. *Brasilianische Höhenflüge. Luftfahrtpioniere und Imaginationen von Nation und Welt in Brasilien, 1900-1922*. Stuttgart, Heinz, coll. « Historamericana »

SCHUSTER, Sven, 2014. « História, nação e raça no contexto da Exposição do Centenário em 1922 », *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 21, 1, pp. 121-134 [1-13] <<http://dx.doi.org/10.1590/S0104-59702013005000013>> [03.01.2019].

SILVA, Renata A. dos S., 1999. « O gigante e a máquina – Pão de Açúcar », KNAUSS, Paulo (ed.), *Cidade vaidosa. Imagens urbanas do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Sette Letras, pp. 45-56.

SKIDMORE, Thomas E., 1999. *Brazil. Five Centuries of Change*, New York, Oxford University Press, coll. « Latin American histories ».

VAN RIPER, A. Bowdoin, 2009. *Imagining Flight. Aviation and Popular Culture*, College Station, Tex., Texas A & M University Press, coll. « Centennial of flight series ».

WALLIS, Helen M., ROBINSON, Arthur H., 1987. « Orientation », WALLIS, H. M. / ROBINSON, A. H. (eds.), *Cartographical Innovations. An International Handbook of Mapping Terms to 1900*, [Tring, Herts.], Map Collector Publications, International Cartographic Association, pp. 196-199.

Contemporary press

Magazines

A Cigarra (01.07.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

A Vida Moderna (27.04.1922; 29.06.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Careta (24.06.1922; 01.07.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Fon-Fon (08.07.1922; 22.07.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Ilustração Brasileira (13.05.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

O Malho (15.04.1922; 29.04.1922; 20.05.1922; 10.06.1922; 17.06.1922; 01.07.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Para todos... (17.06.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Revista da Semana (29.04.1922; 27.05.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Newspaper

A Gazeta (08.09.1922; 14.09.1922; 04.10.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Correio Paulistano (09.09.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Gazeta de Notícias (17.06.1922) <<http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>> [03.01.2019].

Specific articles

FREIRE, Julio, “Chronica...O Espírito Novo”, *A Vida Moderna*, 27.04.1922, p. 7.

“O glorioso ‘raid’ aereo de Lisboa ao Rio”, *Gazeta de Notícias*, 17.06.1922, p. 3.

“Notas da Semana”, *O Malho*, 10.06.1922: 23

CARLOS, J.: [In Hoc Signo Vincēs], *O Malho*, 17.06.1922,
p. 1.

CARVALHO, Reis: “Aos navegadores do céu”, *Fon-Fon*,
22.07.1922, p. 28

“Os dois heróes do ar”, *Gazeta de Noticias*, 04.10.1922,
p. 2.

SATA: Açorianidade e Aeridade

Ermelindo PEIXOTO
Universidade dos Açores

Para efeitos da presente intervenção, entendemos, com Nemésio (1932), a Açorianidade como uma consciência açoriana que é mais sentimental do que racional – i.e. mais afetiva e emocional (do que lógica e coerente), não conhecendo razões mas impulsos; e aeridade, com Machado Pires (2014), que a deriva da noção nemesiana de embarcadiço, para qualificar a mudança de perspetiva em relação ao fenómeno da aproximação à ilha, agora a partir do neologismo voadiço.

Nesta ótica, podemos dizer que a *aeridade*, enquanto neologismo, admite a possibilidade de se transformar a noção nemesiana de embarcadiço em voadiço. Permito-me, nesta circunstância, adotar o termo voadiço, utilizado por Machado Pires, para realçar que hoje, na comunicação entre as ilhas e entre estas e o exterior, predomina o transporte aéreo sobre o marítimo, do qual Nemésio derivou, no *Corsário*

das Ilhas, o referido conceito de embarcação, associando-o ao transporte por barco (Peixoto, 2016).

Às noções supraditas de embarcação e voadição subjaz, contudo, um desígnio comum: a açorianidade, enquanto estado de espírito que define a condição de ser-se açoriano, bem como os condicionalismos de se viver nos Açores. E neste particular fácil será explicar como a aviação nos Açores (enquanto ponto de escala de voos transatlânticos) se transformou em aviação dos Açores (protagonizada pela iniciativa de empreendedores açorianos, no caso da SATA), unindo as pessoas e quebrando o seu isolamento do mundo (Peixoto, 2012; Pereira, 2012; Sequeira Dias, 1995).

Ora, se a condição de embarcação, tão sublimemente atribuída aos açorianos, está para o mar, então a de *voadição* estará seguramente para o transporte aéreo, ou seja para a *aeridade*, o tal neologismo também cunhado por Machado Pires¹¹⁸ e cuja significação denuncia como foi possível ao ilhéu, através de uma nova modalidade de transporte, saciar (em condições de maior conforto e rapidez) o apetite do mundo (Glissant, 2005), mitigando, ao mesmo tempo o do isolamento.

Pese embora a diferença dos rituais associados a cada um dos meios de transporte antes identificados (barco e avião), radicando essa distinção essencialmente na interpretação do fenómeno da aproximação à ilha, o transporte aéreo acabaria por marcar mais (...muito mais), nas últimas décadas, a realidade existencial do Ilhéu.

Assim, com o advento do transporte aéreo terrestre, assomaram outros rituais, também tocantes, especialmente na hora da partida, mas com uma temporalidade já diferente do transporte marítimo, melhorando acessibilidades e

118 Esta problemática constituiu o tema do programa *Açorianidade*, transmitido pela RTP-Açores, a 7 de dezembro de 2014, coordenado pelo Professor António Machado Pires, que distinguiu o autor deste texto com um honroso convite destinado a aprofundar a temática em apreço.

umentando a frequência com que emigrantes, estudantes e alguns militares em férias (estes especialmente a partir da década de setenta) regressavam à sua realidade matricial: a própria ilha (embora a cobertura integral dos Açores por via aérea só se fizesse na década de oitenta).

Nessa medida, a temporalidade a que nos referimos passou a definir-se:

1. Pela maior regularidade do avião (permitindo abreviar ausências);

2. Pela forma como se suplantaram as distâncias (encurtando os tempos de viagem);

3. Pela importância que a maior celeridade nas deslocações passou a representar (constituindo um fator de unidade entre todos os açorianos);

4. Pela forma como se passou a perceber a aproximação à ilha, lentamente, no caso do barco (em que aquela se apresentava difusa no horizonte e, só depois de nos aproximarmos, bela aos olhos de quem a contemplava) e velozmente, no caso do avião (proporcionando-nos um olhar panorâmico de mar e ilha, vista da mesma perspectiva do milhafre, que simboliza o próprio conceito de *açorianidade*).

É verdade que ao baloiçar da embarcação, ao cheiro a maresia e às ondas alterosas que sentimos ao viajar de barco, podemos contrapor, no avião, a forte agitação do ar, sobretudo no inverno, a falta de visibilidade no momento da perfuração, ou as fortes correntes descendentes e ascendentes na final (à pista); e até alguns cancelamentos prolongados, devido às condições e reportes meteorológicos nos aeródromos que servem as ilhas.

Mas, em voo, a temporalidade é, ainda assim, outra, o que nos permite adquirir uma significação mais suportável do isolamento associado à difícil condição de ser-se açoriano. O avião, enquanto meio de transporte, permite acelerar o fenómeno da aproximação em si e precipita a catarse que lhe

está associada. O contato do açoriano desterrado da própria ilha com a realidade matricial da mesma torna-se assim mais célere; e, porventura, menos penoso.

Ora, esse tanto contrapõe-se ao desconforto físico e psicológico associado à aproximação à ilha por mar, em condições frequentemente mais penosas do que a turbulência aérea porventura suportada numa curta fase de penetração das nuvens – pese embora o sentimento de herança étnica que, no dizer de Nemésio (1956), relaciona intimamente os ilhéus com a grandeza do oceano. Mas esse sentimento é também perceptível do ar, porventura com a vantagem de não ser diretamente experienciado sobre as ondas alterosas do mar.

Logo, estamos perante situações distintas quando experimentamos a realidade mar e ilha do convés de um navio ou da vigia de um avião, embora literariamente, para não dizer existencialmente, a temporalidade que define o transporte marítimo se tenha quiçá plasmado mais (do que o transporte aéreo) na condição existencial do Ilhéu, sobretudo se a nossa matriz identitária forem as ilhas mais a oeste – cuja memória dos ancoradouros e percepções de risco a eles associados perduram na mente de algumas gerações e não foram ainda suplantadas pelas condições das infraestruturas aeroportuárias em algumas ilhas.

Mas, se na realidade a *aeridade* define já atualmente a consciência de ser-se açoriano (também na sua dimensão sentimental – logo, afetiva e emocional), assim sucede devido às necessidades e exigência das populações. Bastará lembrar, a este respeito, as declarações de António de Medeiros e Almeida a propósito da compra dos Dakota para a SATA, nos anos sessenta (Peixoto, 2012). Foram esses determinantes que, na realidade, estiveram na origem do desenvolvimento dos transportes aéreos nos Açores, fosse pelo imperativo de promover melhores acessibilidades para quem viajava, fosse

pela necessidade de quebrar o isolamento dos que ficaram, designadamente através da generalização do correio aéreo.

E a SATA, enquanto transportadora aérea, ajudou a suprir essas necessidades ao longo dos anos. Transformou-se, em parte por isso, num fenómeno de longevidade na aviação comercial moderna, sobrevivendo, no tempo, a muitas das companhias aéreas que lhe serviram de referência na época dourada da aviação internacional no aeroporto de Santa Maria. Por necessidade, teve de assumir-se também nas áreas da manutenção e da prestação de serviço a terceiros naquela infraestrutura transatlântica, cujo valor, enquanto porta-aviões fixo no meio do Atlântico, está ainda longe de esgotar o seu potencial, como o demonstraram alguns acontecimentos mundiais mais recentes, casos, designadamente, das cinzas vulcânicas da Islândia, ou do sismo no Haiti.

É certo que o isolamento não é exclusivo da insularidade. Ele verifica-se, de forma mais acentuada ainda, em meios continentais, caso da *Amazónia colombiana*, onde as pequenas e lendárias companhias aéreas ainda hoje sobrevivem devido à necessidade de manterem as populações isoladas dessas regiões em contato com o mundo. Logo, os seus já cansados DC-3/C-47 e os mais modernos DHC-6 *Twin Otter* continuam a incessante atividade de suprir essas necessidades, aterrando e descolando regularmente de povoados, como Villavicencio, na Colômbia (Raush, 2007).

O mesmo se dirá do aeródromo de Lukla, no Nepal, cuja saída para o mundo reside na quase frenética operação dos DHC-6 e Dornier 228-200 que demandam aquela localidade, situada nas montanhas da parte leste do país (também muito procurada por turistas pela experiência única proporcionada por uma minúscula pista de 450m de comprimento – construída em declive – que desemboca numa falésia de 2,804m). Trata-se de uma operação efetuada sem quaisquer ajudas à navegação, confiando os pilotos apenas na sua perícia

e nas condições de visibilidade existentes durante cada voo (Foer, Thuras e Morton, 2016).

Neste contexto, e no que diz particularmente respeito aos Açores, relevamos duas considerações essenciais à centralidade da *aeridade* na conjuntura em questão:

1. a sua indispensabilidade para uma explicação mais cabal do fenómeno da açorianidade, à luz dos tempos modernos; e

2. a própria circunstância de a SATA ser a sociedade comercial de transporte aéreo mais antiga do país constituída por capitais exclusivamente portugueses, encetando (fez agora 75 anos, enquanto sociedade de estudos aéreos) uma longa trajetória de sucesso que tem contribuído para atenuar as consequências da insularidade.

Ao longo dessa mesma trajetória a SATA percorreu todos os estádios de desenvolvimento institucional que definem a existência das estruturas organizacionais: criação, afirmação, consolidação, desenvolvimento e diversificação da sua atividade operacional e comercial – neste último caso quer através da respetiva internacionalização, quer por via da projeção inter-regional que, mais recentemente, viria a conhecer (Peixoto, 2012).

Ainda no que diz respeito à realidade em apreço (i.e. à sua inserção num contexto peculiar, de isolamento [ou insularidade] das populações que serve), tenha-se presente os momentos de maior resolução da transportadora aérea açoriana:

1. No capítulo dos acontecimentos extraordinários:

a) o acidente com o Beechcraft (e o reatamento da atividade aérea daí decorrente, devido à perceção já então existente acerca da indispensabilidade de abrir os Açores ao mundo, de modo a quebrar o seu isolamento);

b) a crise dos Capelinhos (para cujo desfecho humanitário a SATA foi de importância incalculável, ao satisfazer o

apetite do mundo daqueles que então partiram, amenizando concomitantemente o do isolamento);

2. E no que à concessão de rotas aéreas diz respeito:

a) a outorga, em 1960, sem restrições, dos direitos inerentes à exploração das linhas aéreas anteriormente atribuídas à SATA a título precário (consolidando a posição do transporte aéreo como forma de combater o isolamento que a insularidade onerava);

3. Ou ainda em matéria da expansão de rotas internas:

a) a extensão das mesmas para oeste, através da concessão de 1972, decorrente da inclusão do aeroporto da Horta na rede de infraestruturas aeronáuticas nacionais, alargando a um segmento mais significativo da população dos Açores a possibilidade de quebrar o isolamento a que esta se encontrava sujeita, com reflexos diretos nas condicionantes da própria açorianidade;

E concomitantemente com essa maior expansão:

4. a liberalização do mercado IT na Europa,

a) permitindo à SATA suplantar os horizontes limitados do seu espaço identitário, através da possibilidade de voar diretamente para o exterior (entendendo-se tal possibilidade, nos Açores, como sendo um direito legítimo que assistia à sua transportadora aérea).

Para tal desiderato concorreu:

5. a derrogação da medida de exceção temporária que previa a não aplicação das normas comunitárias sobre a liberalização do espaço aéreo às regiões autónomas portuguesas dos Açores e da Madeira a pedido do governo de Lisboa,

a) permitindo à SATA concorrer, a partir de então, às rotas territoriais (tendo-lhe sido outorgadas, a partir de 1 de janeiro de 1999, as obrigações de serviço público respeitantes às ligações com Portugal continental e Madeira).

Mas, paradoxalmente, o desenvolvimento do transporte aéreo nos Açores não resultou do progresso económico das ilhas, mesmo considerando o movimento de mobilidade social verificado a partir da década de sessenta. O seu crescimento resultou, antes, do êxodo das populações, afetadas, no caso em apreço, pelo cataclismo que representou a devastadora crise dos Capelinhos, de grandes proporções, a qual despertou nas populações o apetite do mundo, mercê da necessidade de procurar melhores condições de vida no exterior.

Assim se explica que as operações da companhia na década de cinquenta não tenham evoluído conforme desejado (pelo menos até ao início do fluxo migratório para os Estados Unidos da América e Canadá resultante da crise supradita). Na verdade, saía-se da ilha essencialmente por doença, ou para estudar e, mesmo assim, num e noutro caso, o transporte marítimo continuava a constituir um forte fator concorrencial às deslocações por via aérea, de onde elas eram possíveis.

Ora, nas condições antes referidas, a dureza do itinerário por mar, associada ao trauma da partida, tornava as viagens ainda mais penosas e difíceis para os que partiam: uma segunda despedida em vida, diria Viriato Portugal (s/d); uma marca da açorianidade, acordaria Nemésio (1932); ou uma peculiaridade própria da insularidade, que atormentava os açorianos (dizemos nós).

E no que se refere ao apoio às populações, perguntamos não será ele também um estado de espírito, ou uma “consciência açoriana”, que tornou indispensável, ao longo dos anos, o empenhamento de meios militares sediados na BA-4 (como o Sikorsky UH-19A [série 9100], o SA-16A Albatroz [série 7100], o SA-330S Puma [série 19500], o C-212 Aviocar [série 16500], ou os atuais EH-101 MK514 Merlin [série 19600] e C-295M da EADS [série 16700]) e, algumas vezes também, dos equipamentos da SATA em evacuações médico-sanitárias?

Permitam-me, no que à SATA diz respeito, e a título de exemplo, lembrar, a odisséia narrada pelo Cte. Ferreira de Almeida, a bordo do Beechcraft, CS-TAA, para evacuação de Santa Maria para São Miguel, a 4 de agosto de 1947, de um indivíduo vítima de acidente rodoviário grave ocorrido nesta ilha de Gonçalo Velho, em que o avião teve de borregar na aproximação a Santana em virtude de um incidente protagonizado pelo radiotelegrafista militar encarregado de abastecer o NDB não direcional às pistas ali existentes (BB7, depois SML). Este terá desligado o rádio farol para abastecer o respetivo gerador de gasolina, numa operação de rotina, em que não lhe fora, por lapso, comunicada a aproximação daquele voo de evacuação médica. A SATA estava então no seu segundo mês de operação comercial (Ferreira de Almeida, 1995).

E para a história fica ainda outro episódio, aliás pouco conhecido dos meios aeronáuticos civis e entre a população, que envolveu o primeiro voo comercial da SATA a Lisboa. Este voo, efetuado pelos irmãos Rego Sousa (Adelino e José), teve lugar na noite de 31 de maio para 1 de junho de 1975, no percurso Ponta Delgada/Santa Maria/Lisboa, e regresso, tendo a SATA despachado, para o efeito, o HS-748-2A, CS-TAH. Tratou-se de transportar uma doente, acometida de acidente vascular-cerebral grave, numa altura em que o Hospital de Ponta Delgada não dispunha ainda da especialidade de neurocirurgia (Peixoto, 2012).

Temos notícia de que a doente foi acompanhada nessa viagem pelo distinto médico micaelense, Dr. Henrique de Aguiar Oliveira Rodrigues, que, em artigo publicado, alguns anos mais tarde, no jornal *Açoriano Oriental*¹¹⁹, reportou a ocorrência de várias transições de nível de voo durante o percurso, devidas, possivelmente, a avaria no sistema de degelo das asas do avião.

119 Para uma descrição das incidências desta viagem, consultar *Açoriano Oriental*, de 24 de abril de 2009, p.14.

Sabe-se que a doente em causa faleceu em Lisboa, a 6 de junho seguinte, malgrado os esforços do médico e tripulação para garantirem o êxito da iniciativa que se materializou na evacuação desta paciente. Desígnio da açorianidade; contingência da insularidade; limitação da aeridade, devido às condicionantes técnicas do material imediatamente disponível – agente e consequência da condição existencial do ilhéu?

Aproximando as ilhas entre si e estas do mundo, o transporte aéreo proporcionaria aos residentes (e aos que as demandavam ocasionalmente) uma possibilidade diferente de experienciarem a dita consciência açoriana, traduzida num estado de espírito peculiar, designado de açorianidade, na senda do fenómeno universalmente cunhado e vivido por Nemésio.

Na verdade, uma das provas mais cabais de que assim é reside na própria circunstância de alguns dos pilotos que vieram trabalhar para os Açores se terem tornado ilhéus por opção. Assim o quiseram cinco ilustres açorianos, que, 75 anos depois da sua ousada iniciativa, tornam possível a justa homenagem da APPLA (Associação dos Pilotos Portugueses de Linha Aérea) a um desses pilotos que, por sinal, aqui permaneceu: o Cte. Francisco da Encarnação Afonso, atualmente o mais conhecido nos Açores de entre os pilotos reformados da transportadora aérea açoriana, agraciado com a edição de 2017 do prestigante prémio Carlos Bleck por aquela organização representativa da sua classe profissional (Peixoto, 2017).

Ao voar quotidianamente nos Açores, primeiro com as limitações existentes em Santana, e depois noutras ilhas dos grupos central e ocidental do Arquipélago, o Cte. Afonso, e os seus colegas de profissão, sentiram (e sentem ainda, de forma continuada, aqueles que se encontram ao serviço) o peso esmagador da insularidade. Esse tanto permite-lhes vivenciar o estado de espírito que define o sentimento da açorianidade, que, no dizer de Nemésio, o desterro afina

e exacerba, contemplando do ar a realidade mar e ilha, ao efetuarem, vezes sem conta, ligações aéreas na malha de rotas da companhia interilhas. Mas, ao fazê-lo, lograram também suplantar a condição de ilhéus desterrados da ilha e na ilha, através da mobilidade intérmina e caprichosa inerente à sua condição de voadiços, proporcionando, ao mesmo tempo, essa singular experiência a tantos outros.

Esta condição de voadiço torna-nos, desde logo, repatriáveis, mercê da possibilidade de transpor, com maior facilidade, os horizontes de um mundo existencial caracterizado pelo isolamento, e que desperta, em cada um de nós, a vontade de voar (rutando). Em causa está um movimento circular, que, no fundo, ameniza, através de uma temporalidade diferente, o isolamento que a insularidade onera, fazendo prevalecer, através do dito fenómeno da aeridade, a nossa condição de voadiços sobre a de embarcadiços, a qual viria a colocar também os açorianos na vertigem do Século xx, pese embora as especificidades próprias da sua condição insular, onde a geografia vale outro tanto como a história.

Foi essa condição (de voadiço) que moveu a criança que se escondeu e viajou da Base Aérea das Lajes, na ilha Terceira, até à Base Aérea de Dover, num C-124 Globemaster II, julgando, na sua inocência, que assim poderia juntar-se à família do outro lado do mar – episódio descrito por Nemésio (1956), no Corsário das Ilhas –, assim como o jovem adolescente que se escondeu no trem de aterragem de um Lockheed Constellation, em SMA, sobrevivendo surpreendentemente à viagem transatlântica, que empreendeu com a mesma finalidade (De Sá, s/d; Suplemento de Corriere della Sera, 1960)¹²⁰. Já não tiveram necessidade de construir um barco para poderem abraçar o sonho americano (embarcando no

120 A viagem empreendida, neste caso, teve como destino a Bermuda, viajando o protagonista da mesma no poço do trem de aterragem de um Lockheed Constellation (L-049) pertencente à LAV (Línea Aeropostal Venezolana), que então fazia escala em Santa Maria, na rota Caracas – Bermuda - Santa Maria – Lisboa – Madrid – Roma.

mesmo), como na conhecida narrativa intitulada *O Barco e o Sonho* – ficção baseada na odisseia de dois açorianos que, em julho de 1951, intentaram alcançar a América do Norte numa pequena embarcação construída por eles próprios (Manuel Ferreira, 2017).

Referências Bibliográficas

Fontes impressas

FERREIRA DE ALMEIDA, Eduardo, 1995. *Quarenta anos de aviação*, edição do autor, Lisboa, Martins & Irmão (impressor).

FERREIRA, Manuel, 2017. *O barco e o sonho*, Ponta Delgada, Letras Lavadas Edições.

FOER, J., Thuras, D., Morton, E., 2016. *Atlas obscura. An explorer's guide to the world hidden wonders*, New York, Workman Publishing.

GLISSANT, Édouard, 2005. *Introdução a uma poética da diversidade*, Juiz de Fora, M.G., Editora da Universidade Federal Juiz de Fora.

MACHADO PIRES, António, 2013. *Páginas sobre açorianidade*, Ponta Delgada, Letras Lavadas.

NEMÉSIO, Vitorino, 1956. *Corsário das ilhas*, Lisboa, Livraria Bertrand.

NEMÉSIO, Vitorino, 1932. "Açorianidade", *Insula*, 7-8, p. 59.

PEIXOTO, Ermelindo, 2016. "Aeridade e açorianidade", Fraga, Maria do Céu, Teixeira da Silva, Maria Madalena, Funk, Gabriela (coord.), *Da cultura e da literatura*, Ponta Delgada, Letras Lavadas Edições, p. 211-226.

PEIXOTO, Ermelindo, 2012. *SATA: De sociedade de estudos a sociedade gestora de participações sociais – Génese e desenvolvimento operacional*, Ponta Delgada, Edição Comemorativa dos 65 anos da Atividade Comercial da SATA.

PEREIRA, Ana, 2012. "Exposições inauguradas por ocasião do sexagésimo quinto aniversário do primeiro voo da SATA", *Team Spirit*, julho/agosto, p. 7-10.

RAUSCH, Jane, 2007. *From frontier town to metropolis: A history of Villavicencio, Colombia, since 1842*, Washington, D. C., Rowman & Littlefield Publishers.

SEQUEIRA DIAS, Fátima, 2015. *Diário de Navegação*, Ponta Delgada, Edição Comemorativa dos 50 anos da Atividade Comercial da SATA.

Fontes eletrónicas

DE SÁ, Daniel, s/d. *Declaração de amor a Santa Maria*, disponível em <https://coloquios.lusofonias.net/XXVIII/declaracao%20amor%20a%20sta%20maria%20por%20daniel%20de%20sa.pdf>, acedido a 4 de setembro de 2017.

MACHADO PIRES, António, 2014. *Açorianidade*. Introdução ao programa de 7 de dezembro, transmitido na RTP-Açores, disponível em <http://www.rtp.pt/play/p1674/acorianidade>, acedido em 11 de dezembro de 2014.

Monografias

PORTUGAL, Viriato, s/d. *Lembrando o passado*, Texto inédito.

Artigos e suplementos de jornal

Açoriano Oriental, de 24 de abril de 2009, p.14.

Corriere Della Sera, suplemento Domenica del Corriere, 62 (39), de 25 de setembro de 1960.

De « la science aéronautique » à la fiction positive : imaginer un vol transatlantique en 1924

Damien ACCOULON
Université Paris Nanterre (EA 4414 « HAR »)
Technische Universität Braunschweig
(Institut für Geschichtswissenschaft)

Le 22 février 1924 à la Société de Géographie, René Fonck donne une conférence très médiatisée à l'invitation de la Société des Conférences. En sa qualité de Président de la Ligue aéronautique et de député des Vosges, l'« as des as » de la Première Guerre mondiale propose à un auditoire de choix d'imaginer ce que sera bientôt le voyage d'une Parisienne, reliant Paris à New York en moins de huit heures.

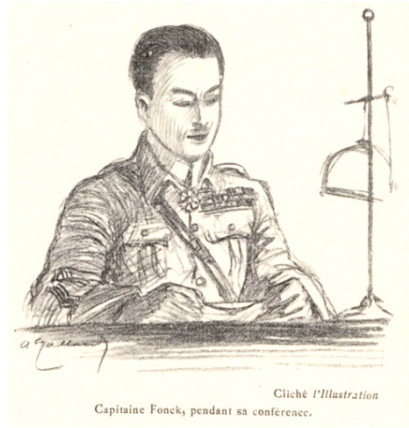
Établissant son exposé « d'après les données que la science possède à l'heure actuelle » (Fonck, 1924b : 83), le pilote délivre une présentation mêlée de romantisme et du futurisme propre à la modernité de son époque. Son expérience du vol et les progrès répétés de l'aviation depuis la guerre transforment son horizon des possibles.

Appuyée tant sur les raids de ses contemporains que sur un imaginaire médiatique en construction, cette conférence à prétention savante permet d'observer comment les réalités du vol ont prêté à la fiction positive, transformant effectivement le rapport à l'espace et au temps, dont les hommes aspirent à rapidement s'affranchir par le développement du moyen aérien. Aviateur autant qu'expert, Fonck y pense ce qui n'a encore jamais été réalisé, marquant la manière dont l'expérience tout autant que les représentations ont agi sur ces hommes.

L'expérience et la « science aéronautique », fondements revendiqués d'une présentation savante

René Fonck n'a pas encore 30 ans mais bénéficie déjà d'une légitimité certaine considérant son passé dans l'aviation¹²¹. Pilote de chasse lors de la Première Guerre mondiale, il est auréolé du titre d'« as des as » pour avoir obtenu 75 victoires officielles. La presse ayant particulièrement mis en valeur les « chevaliers du ciel », ceux-ci bénéficient d'une image très positive auprès du grand public. Fonck s'appuie ainsi sur ce passé d'aviateur pour d'emblée s'excuser d'être « plus habitué aux actes qu'aux paroles. La solitude des espaces aériens m'a fourni plus de méditations qu'elle ne m'a donné le goût de les exprimer » (Fonck, 1924c : 131). Il use de cette image d'homme d'action pour mieux marquer sa légitimité pratique tout en s'inscrivant dans une mystique du vol « où se révèlent les âmes fortes [rappelant] alors la dimension religieuse de la retraite en plein désert » (D'Abzac-Épezy, 2013 : 37). Il se réclame d'une réflexion forgée dans l'action dont témoignent ses multiples décorations arborées en barrette et la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur que dessine André Galland (*L'Illustration*, 1924 ; Fonck, 1924b).

121 Il est né à Saulcy-sur-Meurthe (Vosges) le 27 mars 1894.



René Fonck croqué par André Galland

Fonck associe ainsi son passé militaire et son présent technicien en lisant, à la lumière d'une lampe électrifiée, un texte savamment pesé.

Capitalisant sur son prestige militaire, le pilote a intégré le comité directeur de l'Aéro-Club de France avant de prendre la présidence d'une association affiliée, la Ligue Aéronautique de France, le 8 juillet 1921. Il accède ainsi à une position d'autorité au sein des cercles éclairés de promotion de l'aéronautique, entretenant une sociabilité exclusive pour mener une vie mondaine et savante en marge de l'activité sportive (Robène, 1998 : 279-80). Serrurier-ajusteur avant-guerre, Fonck voit cette ascension facilitée par son élection en décembre 1919 au sein de la Chambre des députés. Devenu « député-aviateur », il est peu présent dans les débats mais très actif dans la presse, publiant de nombreuses tribunes en faveur d'un Ministère de l'Air et mettant en garde contre le danger allemand qu'agite le centre-droit dont il fait partie (Accoulon, 2018). Son livre *L'Aviation et la sécurité française*, paru en décembre 1923, bénéficie d'un écho certain dans les milieux intellectuels et militaires français, bien que ses recommandations restent lettres mortes (Fonck, 1924a). Le

pilote y exprime un avis éclairé, appuyé sur la collecte et le classement thématique de nombreuses données rassemblées depuis 1919. La conférence qu'il donne à la Société de Géographie s'inscrit dans la continuité de ces publications où il prétendait déjà « alterner sans cesse l'expérience et la théorie » (Fonck, 1924a : 11) et en prolonge les conclusions en insérant une illustration savoureuse : le voyage d'une Parisienne entre Paris et New York¹²².

Fort de cette double légitimité pratique et théorique, René Fonck propose ainsi à un auditoire choisi un récit mêlant science et imaginaire, quelques mois avant les élections législatives de mai 1924 où le Cartel des gauches balaie le Bloc national et le pilote avec lui.

Organisée par la Société des Conférences et donnée à l'Hôtel de la Société de Géographie, cette présentation s'inscrit dans la série des conférences du vendredi de la Société de Géographie, qui compte environ 1.700 membres début 1924 (Fierro, 1983 : 279-80). Fonck se trouve ainsi « devant une assistance nombreuse et choisie, parmi laquelle était largement représenté l'élément féminin, venu pour applaudir notre glorieux as des as » (Fonck, 1924b : 83). Une remarque qui renvoie à l'imaginaire médiatique du pilote prisé des femmes mais aussi à l'écho reçu par sa présentation, annoncée par plusieurs quotidiens (*Le Radical*, 1924 ; *Le Matin*, 1924 ; *Le Gaulois*, 1924) puis reprise dans plusieurs journaux spécialisés (Fonck, 1924b ; *Les Sportives*, 1924 ; *Revue aéronautique de France*, 1924) comme dans la presse nationale et régionale (*Journal des débats*, 1924 ; *L'Illustration*, 1924 ; *Le Bien Public*, 1924). Revue conservatrice des éditions Plon, *La Revue hebdomadaire*, partenaire de la Société des Conférences,

122 Ce voyage d'une Parisienne s'insère dans une présentation plus large, faisant suite à un rappel historique des débuts de l'aviation, un état de l'aviation française et « l'avenir de la science aéronautique ». La conférence est conclue par un résumé de ses thèses sur l'aviation militaire, dont il est persuadé que les bombardiers peuvent également servir à l'aviation commerciale (*Le Gaulois*, 1924 ; *Journal des débats*, 1924).

la publie même en intégralité, nous permettant d'en connaître le contenu (Rasmussen, 2009 ; Fonck, 1924c).

L'auditoire mentionné par ces articles matérialise une partie des réseaux érudits intéressés par les questions aéronautiques. Outre le lien entre aviation et géographie, le lieu de la conférence manifeste l'influence d'un homme, le prince Roland Bonaparte, Président de la Société de Géographie et de la Fédération aéronautique internationale, également membre du comité de direction de l'Aéro-Club de France. Le petit-fils de Lucien Bonaparte, alors sur son lit de mort¹²³, participe ainsi au devoir que se font ces « notabilités savantes » de diffuser le savoir aux milieux cultivés mais aussi d'y faire progressivement accéder les couches populaires en faisant œuvre de pédagogie par la vulgarisation (Chaline, 1998 : 174-81). L'exposé de Fonck s'inscrit pleinement dans cette ambition en réunissant des éminences de l'aéronautique et la bonne société parisienne en quête de rêve aérien.

Certaines des personnalités les plus influentes de l'armée française sont présentes, du général Marie-Eugène Debenev, fraîchement nommé Chef d'État-major général de l'Armée, au maréchal Émile Fayolle, Inspecteur général de l'Aéronautique, auxquels sont adjoints les généraux Julien Dufieux et Albert Tanant, commandant respectivement l'École supérieure de guerre et l'École militaire de Saint-Cyr. Ils côtoient d'autres haut-gradés aux commandes d'une aviation civile restée marquée par la guerre, le colonel Louis de Goÿs de Mézeyrac représentant le Sous-secrétaire d'État à l'Aviation aux côtés du colonel Gaston Casse, directeur du Service de la Navigation aérienne. Le député Pierre-Etienne Flandin, Président de l'Aéro-Club de France, et son Secrétaire général Georges Besançon, pionnier de l'aérostat, ajoutent au prestige de cette assemblée que complète l'académicien René Doumic, Président de la Société des Conférences et

123 Il est alité et ne peut assister à la conférence. Il renonce le mois suivant à ses mandats et décède à Paris le 14 avril 1924.

rédacteur en chef de l'intellectuelle *Revue des Deux mondes* qui ouvre ses pages à René Fonck en mai 1924, en partie suite à cette conférence (Karakatsoulis, 2009, Fonck, 1924d).

Ces éminences officielles sont relevées d'un parterre plus mondain, en tête duquel le Professeur au Collège de France et député Gaston Deschamps, accompagnant l'écrivaine Louise Faure-Favier, l'ingénieur Michel Wibault et l'autre député-aviateur Alfred Heurtaux.

D'emblée, Fonck affirme faire de la science le fondement de son récit. « Il ne viendrait à l'esprit de personne d'envisager l'état futur d'une œuvre dont on ne connaîtrait rien [...] : toute description de l'avenir ne saurait être qu'un développement rationnel d'hypothèses basées sur des données précises » (Fonck, 1924c : 131). On trouve chez le pilote le même rationalisme scientifique qui domine chez ses contemporains (Chaubet, 2006 : 17-21). Fonck expose les données scientifiques des premières avancées de l'aéronautique pour mieux justifier sa position d'expert, affichant ainsi sa foi en la positivité de la « science magique » pour en faire la base de sa fiction (Fonck, 1924a : 31). « L'aviation nous a jusqu'ici ménagé tant de surprises que la prévision ne saurait être qu'une timide tentative relevant plutôt de l'imagination technique que de la déduction rigoureuse » (Fonck, 1924c : 143).

En appui de cet imaginaire, plusieurs précédents d'importance constituent le champ d'expérience du pilote, lui permettant d'anticiper ces « surprises » pour dessiner son horizon d'attente (Koselleck, 2016 : 357-81). L'hydravion trimoteur Curtiss d'Albert Read, soutenu par 66 bateaux de l'aéronavale américaine, a le premier relié Terre-Neuve et Lisbonne via les Açores dès mai 1919. John Alcock et Arthur Brown réalisaient le mois suivant le premier vol transatlantique sans escale entre Terre-Neuve et l'Irlande, après avoir parcouru 3.500 km en 16h28 sur leur bombardier bimoteur Vickers-Vimy transformé pour l'occasion (Wohl, 2005 : 13-

14). Ces premières traversées s'inscrivent dans la course au record lancée depuis le début du siècle et des raids de plus en plus ambitieux, à l'image du tour du monde projeté par les Portugais Sacadura Cabral et Gago Coutinho après leur traversée de l'Atlantique sud en juin 1922 (*Les Ailes*, 1924b). *Citius, altius, fortius*, l'aviation confirme ses progrès par des records répétés d'altitude, de distance, de durée, de vitesse et/ou de charge utile qui stimulent l'imaginaire médiatique. Le prix de 25.000 \$ offert par l'hôtelier américain Raymond Orteig au premier pilote reliant New York à Paris sans escale reste cependant à prendre, poussant les pilotes à réfléchir au moyen de réaliser ce raid aux retombées commerciales potentielles importantes.

À la fin de la guerre, des bombardiers Vickers-Vimy de l'armée britannique ont été transformés en avions de ligne avec un nouveau fuselage aménagé en cabines pour dix passagers, sommairement installés sur des sièges en osier. Des lignes aériennes sont créées en Allemagne, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas puis en France, où le Farman F-60 Goliath est mis en service dès 1919 sur la ligne Paris-Londres. D'une faible capacité, ce bombardier converti marque les débuts de l'aviation civile française avec sa mise en service régulier entre Paris et Londres le 29 mars 1920 (Niccoli, 2002 : 68-69). Enthousiasmé par ces perspectives nouvelles, Fonck s'appuie sur ces « données que la science possède à l'heure actuelle » pour produire son exposé (Fonck, 1924c : 145).

L'espace transformé par la possibilité du vol : la démesure sans ses vertiges ?

Par sa dimension prospective et quelque peu utopique, cette conférence marque une transformation des perceptions de l'espace. En ce sens, l'expérience du vol et la connaissance des données techniques relatives au moyen aérien en développement permet au pilote de se projeter dans un avenir où les distances seraient abolies.

Pour se rendre à sa soirée newyorkaise, la Parisienne se dirige en automobile jusqu'à « l'aérogare », composée « d'énormes constructions » (Fonck, 1924c : 145). L'ampleur de cet aéroport inspiré de celui du Bourget, se justifie par le développement des compagnies aériennes en France depuis la pionnière Compagnie générale transaérienne, créée dès 1909. En bon promoteur de l'aviation française, Fonck a évoqué au début de sa présentation deux des « sept ou huit compagnies aériennes françaises » de son époque. La Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne reliant Paris à l'Est de l'Europe, lui a permis d'insister sur la croissance rapide des lignes aériennes que confirme le nouveau service journalier France-Maroc des lignes Latécoère, faisant le lien entre la France et ses colonies (Fonck, 1924c : 131-34). En 1923, dix-neuf lignes aériennes sont recensées en Europe, marquant bien leur rapide développement depuis la fin de la guerre. Les aéroports, interfaces uniques de ces déplacements, sont alors aménagés pour satisfaire un trafic en pleine croissance. En France, Le Bourget est agrandi pour accueillir au mieux les 11.605 passagers y ayant pris le départ en 1923, chiffre presque doublé par rapport à 1920 (*Les Ailes*, 1924c ; *Les Ailes*, 1924d).

En 1922, cinq grands hangars sont réalisés en béton armé, verre et acier pour abriter les avions des compagnies aériennes, chacun pouvant contenir six Farman Goliath. Les autres installations ne sont achevées qu'en 1924, divisant le premier aéroport du monde en différents pavillons ayant chacun leur fonction : douane, services météorologiques, direction, etc. (Roseau, 2012 : 98-99 ; Caroux, Furio, et Pouvreau, 2015 : 22-24). Les « énormes constructions » évoquées par Fonck ne font alors que projeter dans l'avenir cette tendance à l'augmentation des volumes. Sa description préfigure, quoi que le doute soit permis, un aéroport concentré en un bâtiment unique. Gonflant les volumes jusqu'à la démesure, il y transpose sa vision de l'avenir, fait

d'électricité et de mécanique impeccablement réglée, jusque dans l'attitude d'un personnel des plus professionnels.

Happés par les ascenseurs, passagers ici, bagages-là se retrouvent dans l'immense hall vitré, bordé des innombrables guichets à billets. Des employés impassibles font le service, parmi les affiches multicolores qui détaillent les itinéraires, les cartes qui les illustrent, les pancartes à signaux lumineux ou sonores. Par la baie, on aperçoit l'immensité nue du terrain de départ et un bout de l'aile géante du transaérien qui vient se ranger à quai (Fonck, 1924c : 146).

L'immensité du hall, de même que la multiplication des guichets et des employés formés, marquent l'aboutissement du développement de l'aviation commerciale projeté. Les ascenseurs et les « signaux lumineux ou sonores » généralisent le luxe moderne à l'aéroport et en font un édifice de la modernité. À la même époque, *Le Petit Journal* fait lui aussi du Bourget « l'aéroport modèle » par la magie de l'électricité.



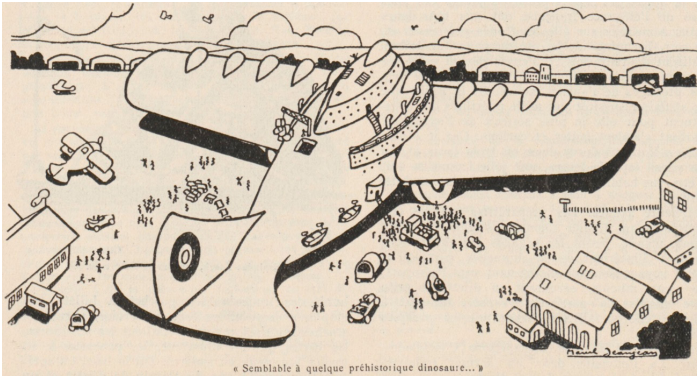
« Le Bourget, aéro-port modèle » pour *Le Petit Journal* du 30 mars 1924.

Cette énergie moderne, pilier de la progression industrielle qui se généralise dans ces années, permet à un Goliath de se poser de nuit « avec autant de facilité et de sécurité

qu'à la lumière du jour » (*Le Petit Journal*, 1924). En arrière-plan, les hangars illuminés renvoient à la modernité des constructions de l'ordre du béton d'Auguste Perret, comme les autres matériaux qui composent le « hall d'embarquement : construction géante de dentelle d'acier et de verre » (Fonck, 1924c : 146). Ouverte sur le monde, l'aérogare bénéficie ainsi de toutes les possibilités offertes par l'ingénierie moderne : la Parisienne peut à chaque instant observer l'avion tout aussi démesuré qui s'apprête à la transporter.

Les dimensions de l'appareil paraissent sans commune mesure avec celles de l'aérogare. René Fonck ne cesse d'insister sur cette « masse immense », « énorme navire aérien », « géant de l'air » aux « roues géantes », « engin merveilleux [...] semblable à quelque préhistorique dinosaure ». Il file la métaphore d'une « bête énorme » qui court et bondit. « Une légère pression des muscles sur l'organe de commande suffit à faire docilement obéir le monstre aux ordres de la pensée humaine » (Fonck, 1924c : 146-49). L'avion est envisagé comme un corps autonome, créature agissante domptée par « la pensée humaine » et non l'homme, marquant bien l'origine de ce fantastique progrès technique. L'image est fertile et inspire à l'illustrateur Marcel Jeanjean un avion gigantesque aussi proche de l'aéroplane que du paquebot, avec des canots de sauvetage et des ponts intermédiaires auxquels permettent d'accéder une échelle¹²⁴. Bien plus haut que n'importe quel bâtiment, ce gigantesque appareil bat sans doute les 45 m de tirant d'air du Titanic, une seule de ses roues dépassant l'avion biplan à sa gauche (Fonck, 1924b : 84).

124 Marcel Jeanjean (1893-1973) est un ancien pilote de guerre, notamment auteur de l'album *Sous les cocardes, scènes de l'aviation militaire* en 1919. Illustrateur pour *L'Aérophile*, il est parmi les premiers Peintres de l'air en 1933.



L'avion géant de Fonck imaginé par Marcel Jeanjean
dans *L'Aérophile*

Par ses comparaisons imagées, le pilote associe étroitement la démesure de l'imaginaire médiatique à ses convictions de technicien lui faisant présager un avenir composé d'avions de ligne de grande envergure. De fait, depuis le Mammouth Blériot présenté au salon de Paris en 1919, des avions de 34 m de large et une masse de 10 t ont rapidement été développés, à l'image du Léviathan 21, quadrimoteur métallique Bréguet présenté au Salon de Paris 1921. Suivant cette tendance, le poids moyen transporté par les avions depuis Le Bourget est en constante hausse, passé de 120 t en 1920 à plus de 667 t en 1923 (*Les Ailes*, 1924d). Fonck dramatise donc cette montée en taille et en puissance des avions jusqu'à verser dans la démesure de son illustrateur qui puise dans son outillage mental pour construire une autre vision de l'avenir. L'avion représenté reste conforme à la description, comportant « une seule aile : gigantesque et épaisse, dont dépassent seuls les kiosques de manœuvre, les propulseurs et les empennages. Deux étages de cabines et de salon y tiennent à l'aise » (Fonck, 1924c : 146). Sorte d'hôtel volant, l'appareil semble assez proche des monoplans commerciaux actuels et démontre une certaine finesse de l'anticipation. Entièrement en métal, il répond aux convictions développées par Fonck au contact de

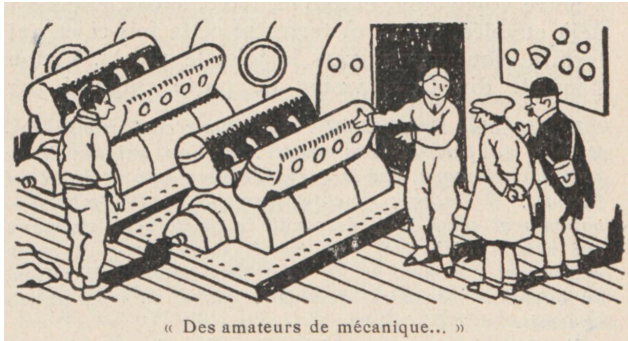
l'ingénieur Michel Wibault, chantre du « tout métal » présent dans l'assistance. Il s'agit d'un développement sensible dès 1919 avec le Junkers F-13, premier avion entièrement métallique conçu pour un usage civil ne pouvant cependant transporter que quatre passagers, tandis que bois et métal continuent de coexister (Niccoli, 2002 : 70).

Aussi grand que lourd, le monstre n'en est pas moins capable de se jouer de l'espace par sa puissance. « C'est d'un seul coup le déchaînement des huit moteurs, la bête énorme court sur le sol, fait des bonds de plus en plus larges. On peut suivre des yeux l'allègement progressif. Enfin c'est l'arrachement : la masse renie le sol, aspire l'espace » (Fonck, 1924c : 147). Défiant les lois de la physique, la mécanique est à l'œuvre pour réaliser le rêve. La multiplication des moteurs doit permettre d'élever n'importe quelle masse pourvu qu'elle en supporte la pression. Organes essentiels d'un avion sans hélice apparente, ils synthétisent la dimension utopique du récit de Fonck, où chaque volume paraît transformé par la nécessité du vol.

Les moteurs semblent minuscules, rapetissent encore par la géométrie pure de leur ligne sous les carters étincelants aux formes simples. Aucune vibration, aucun organe apparent en mouvement [...]. Des mécaniciens surveillent les tableaux de distribution munis de cadrans aux aiguilles rigides. [...] Plus loin, les compresseurs d'air, hermétiques eux aussi sous leur carapace polie, aspirent sans relâche, de leurs poumons rapides, l'air raréfié qu'ils restituent, comprimé, réchauffé et filtré, aux bouches d'aération. On aperçoit ces dernières, distribuées régulièrement le long des parois. Ailleurs voici la centrale électrique qui engendre et distribue force, chaleur et lumière dans tout le navire aérien. Et toutes ces canalisations constituent comme la moelle épinière du vaste système nerveux, ramifié à travers l'énorme machine (Fonck, 1924c : 148).

C'est la métaphore bernardienne associant l'avion à un corps vivant. La description de la pureté des lignes de la machine, de la modernité de ses organes, de la précision de

son organisation interne renvoie à un futur idéalisé, où rien ne saurait contrarier le fonctionnement du progrès. Un monde de perfection aseptisée où les passagers peuvent respirer sans craindre le froid des très hautes altitudes auxquelles évolue l'avion. Là encore, l'électricité est essentielle à l'œuvre moderne. Pas une goutte d'huile ne surgit de l'illustration de ce passage par Marcel Jeanjean : les « amateurs de mécanique » peuvent en contempler l'apparente immobilité.



« Des amateurs de mécanique... »

La mécanique futuriste selon Marcel Jeanjean dans *L'Aérophile*

À une autre échelle, la facilité qu'a cet avion à franchir l'Atlantique marque une transformation du rapport à l'espace de René Fonck qui, fort de son expérience du vol et de ses connaissances techniques, ne voit plus cette barrière des temps anciens comme infranchissable. Cela paraît si communément admis que dans sa voiture, « notre voyageuse » peut désormais « savour[er] en dilettante cette joie exquise de parcourir l'espace. Et, tout à l'heure, elle va franchir l'Atlantique en quelques heures » (Fonck, 1924c : 145). Banalisée, l'expérience du vol n'est plus une rupture avec la vie terrestre mais au contraire un voyage comme les autres. Quand traverser l'Atlantique par la mer exigeait une croisière longue de plusieurs jours, l'avion doit désormais permettre d'abolir toute coupure avec la terre ferme. L'air n'est plus le royaume de quelques privilégiés mais un espace démocratisé. Alors que la télégraphie sans fil est en plein

développement, Fonck imagine que des hommes d'affaires continuent de communiquer avec le sol et « expédient des ordres par la radio » pendant le vol (Fonck, 1924c : 148). La modernité permet ainsi de s'affranchir de l'espace dans toutes ses dimensions, tant en évoluant dans une « zone de voyage comprise entre 16 et 18.000 mètres », c'est-à-dire relativement proche des altitudes de croisière du Concorde, où la résistance de l'air est moindre. Cette anticipation est là encore confortée par les progrès récents dans ce domaine, Sadi-Lecointe ayant porté à 11.145 m le record d'altitude en octobre 1923 (Dollfus et Hirschauer, 1924 : 79).

Si des accidents continuent d'intervenir, la foi inconditionnelle de Fonck en le progrès par la science et la technique l'amène à voir un avion « dominant les éléments, au rythme lent et doux de ses propulseurs ». Le vol n'a finalement été qu'une fuite temporaire, loin des contraintes de la physique et de la réalité terrestre. La distance parcourue paraît insignifiante au « retour du transaérien à cette terre dont il vient de s'échapper pour 6.000 kilomètres ». Sorte de démiurge, l'Homme ne voit plus rien lui résister. Chaque passager peut l'observer alors que « l'heure tourne et l'index de position se déplace sur l'itinéraire lumineux placé au droit de chaque corniche ». L'expérience transcendante du pilote dans les airs est ainsi généralisée à l'ensemble de l'humanité qu'il pressent capable de rester « suspendu[e] dans l'espace et dévorant la distance » (Fonck, 1924c : 145-49).

Le temps compressé, voire aboli ?

Cette transformation de l'espace perçu pour l'avenir est fondamentalement liée à un nouveau rapport au temps et à la mobilité des hommes en son sein. Ayant le sentiment d'évoluer à une allure hors du commun, le pilote livre un récit futuriste participant d'une mystique du progrès.

Parcourir des distances si importantes que celle d'un océan ne saurait être possible sans la vitesse, objet de culte

du xx^e siècle (Wohl, 2005 : 279). Marinetti fait écho dans ses *Manifestes* à l'aéroplane qui contribue à l'esthétique futuriste alors que « la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse » (Marinetti, 1909). L'homme-machine qu'il imagine parvient à s'affranchir de toute temporalité notamment par cette vitesse qui le projette dans un futur fantasmé. Le récit de Fonck est en cela pleinement futuriste quand il rappelle que « l'aviation existe par sa vitesse » (Fonck, 1924c : 143). Le sentiment qui domine dans sa présentation traduit en d'autres termes celui de Marinetti qui veut que « le Temps et l'Espace sont morts hier. Nous vivons déjà dans l'absolu, puisque nous avons déjà créé l'éternelle vitesse omniprésente » (Marinetti, 1909). Cette dernière permet à la Parisienne de Fonck de joindre les deux continents en 7h45, « dans le temps qu'un homme parcourt quelques kilomètres ». Le temps, compressé sinon aboli, l'est par cette vitesse sans cesse accrue et qui permet même au « navire [de] termin[er] sa navigation céleste » avec cinq minutes d'avance, comme si chaque vol accélérerait encore un peu plus la cadence du progrès (Fonck, 1924c : 146-150).

L'aviation a en effet permis des gains de temps considérables. À la même époque, la Compagnie franco-roumaine annonce l'ouverture d'une ligne reliant Paris à Bucarest en 22h au lieu de 66h pour effectuer le voyage par train (*Les Ailes* 1924a). De 275 km/h en 1920, le record de vitesse en avion est porté à 429 km/h par l'Américain Williams en novembre 1923 (Dollfus et Hirschauer, 1924 : 78). Une progression fulgurante qui invite à l'enthousiasme et fonde le pilote à expliquer, dans une approche très rationnelle :

Un jour, des transaériens feront Paris-New-York en dix ou douze heures. Que faudrait-il pour cela ? Un avion qui réalise une moyenne de 7 à 800 kilomètres à l'heure. Pourquoi ne le faisons-nous pas ? Parce que, dans l'état actuel de la technique, il nous faudrait des moteurs beaucoup plus légers et puissants que les meilleurs spécimens connus et dont la consommation serait moindre (Fonck, 1924c : 143).

Reconnaissant donc une limite technique à l'homme, il n'envisage pas moins son dépassement rapide par des facteurs physiques qui permettront, par la seule vitesse, de transcender l'espace et le temps.

Ce récit de voyage futuriste pose ainsi la question fondamentale du rapport au temps de ce pilote technicien. La confusion entre la réalité de son présent et les perspectives qu'il dessine pour l'avenir rend floues les limites entre les différentes temporalités. Sans échéance clairement établie, son récit porte sur une époque qui apparaît à la fois proche et lointaine, « dans quelques années » alors même que personne n'a encore réalisé ce voyage¹²⁵. Sa connaissance de l'aviation façonne sa vision de l'avenir, dessinant un écart entre expérience et horizon d'attente qui lui permet de concevoir des solutions nouvelles. Il se projette pleinement dans l'avenir tout en reconfigurant les contours.

Dans cette optique, le choix des villes n'est pas anodin puisqu'il s'agit de relier très rapidement deux métropoles mondiales emblématiques de la modernité : la ville Lumière, berceau de l'aviation, et la porte d'entrée de l'Amérique en plein essor économique, faisant se dresser dans les airs d'impressionnants gratte-ciels. La relative imprécision des échéances chronologiques ou de paramètres déterminants tels que le nombre de passagers, jamais évoqué, laisse la place à l'imagination de l'auditoire et des lecteurs, qui peuvent interpréter assez librement cet avenir mal déterminé. Ainsi Marcel Jeanjean illustrant le chef de l'aérogare se sert-il de son outillage mental pour en faire une sorte de capitaine de navire placé devant une série d'ampoules, tenant un drapeau comme pour lancer le départ des avions et restant à proximité d'un combiné qui ressemble à celui d'un phonographe... Il démontre la flexibilité de l'imaginaire aéronautique encore

125 Il faut attendre Dieudonné Costes et Maurice Bellonte pour voir réaliser la première traversée dans le sens Paris-New York, plus longue et difficile en raison des masses d'airs chauds, les 1^{er} et 2 septembre 1930.

jeune, auquel contribue et dans lequel s'insère cette fiction positive.

Associant passé et avenir dans un récit fictionnel, Fonck nous transmet tout autant son époque que celle qu'il entend stimuler. S'appuyant sans doute sur les records de durée et distance des Américains Kelly et MacReady, qui ont parcouru sans ravitaillement plus de 4.000 km en 36h mi-avril 1923, il comprend que les 5.840 km séparant Paris et New York seront franchis sous peu. Toutes proportions gardées, les anticipations qu'il formule contribuent à stimuler en retour de nouvelles tentatives. Les réalisations de l'aviation confirment pareillement l'essentiel des perspectives dessinées par le Vosgien.

Anticipant approximativement le temps actuellement nécessaire de 7h45 pour traverser l'Atlantique depuis Paris vers New York, le pilote n'a cependant pas pris en compte le décalage horaire de six heures entre les deux villes¹²⁶. Cette approximation accentue l'incertitude et renforce la confusion entre les différentes temporalités, un temps tellement aboli qu'il n'importe plus qu'il soit réel. Les « quelques années » que Fonck évoque ont été en réalité des décennies puisqu'après les raids pionniers et la mise en place des premières liaisons entre Paris et New York, il faut encore 24h en juin 1946 pour relier les deux pays avec une escale aux Açores. Le Constellation, premier appareil pressurisé mis en service en janvier 1947, abaisse cette durée à 19h30 et la « prophétie » de Fonck n'est finalement réalisée qu'en février 1960 avec la mise en service du Boeing 707, effectuant la traversée en 7h30 (Bellonte, 1968). Enfin, en 1977, le Concorde relie pour la première fois Paris à New York en 3h30 à plus de 2.000 km/h. Ce voyage

126 Environ 8h15 pour un vol direct entre les aéroports d'Orly et JFK (<http://www.airfrance.fr>, consulté le 06/07/2017). Le départ de la Parisienne est fixé à 12h à Paris pour une arrivée à 19h45 à New York, faisant d'eux des « New-Yorkais, huit heures après avoir cessé d'être Parisiens ». La logique aurait voulu que la Parisienne débarque à New York à 13h45 (Fonck, 1924c : 150).

qu'il présentait comme proche a finalement mis plus de 35 ans à se réaliser, marquant la relativité de cette projection entre « science aéronautique » et fiction positive.

René Fonck n'en a pas moins affiché son indéfectible foi en le progrès et la science, érigés en mythes depuis la fin du XIX^e siècle. Son imagination niant la négativité de son présent, il apparaît certain de son fait, insistant sur la dimension réelle de ses pronostics (Rasmussen, 2013 ; Ziegler, 2007).

Vision d'artiste, dira-t-on, vision de poète emporté par son imagination. Bien au contraire ; réalité de demain je l'affirme. [...] L'avenir proche verra certainement l'avion transatlantique franchir l'Océan en quelques heures, par n'importe quel temps, avec la même régularité que nos chemins de fer (Fonck, 1924c : 145-150).

Cette conviction le pousse à tenter la traversée de l'Atlantique à bord d'un avion de près de 11 t en septembre 1926. L'avenir qu'il projetait devient alors sa réalité : il tente de dépasser son horizon d'attente en en faisant l'expérience. Lors des préparatifs, les journalistes se font l'écho des mêmes certitudes, révélant la généralisation de cet imaginaire aéronautique et de cette foi en la positivité du progrès. Ainsi Edmond Blanc explique-t-il que « l'étape de mille lieues n'est pas un *fait d'exception*. [...] Fonck peut réussir. Si ce n'est pas lui, ce sera un autre » (*Le Petit Provençal*, 1926 ; *Le Républicain du Gard*, 1926). *La Dépêche de Constantine* ajoute que « tout porte à croire que [...] l'espace sera une fois de plus vaincu par l'effort et le génie de l'homme » (*Dépêche de Constantine*, 1926). Si le pilote finit par échouer, son avion s'écrasant en flammes après sa tentative de décollage à Long Island, il démontre la manière dont une certaine idée de l'avenir guide les actions des hommes.

C'est ce qu'Abraham Moles analyse en identifiant des mythes dynamiques, « dont le ressort est de briser une loi naturelle classique [...] dans l'environnement plus ou moins quotidien de l'homme et de la cité » (Moles, 1990 : 16). En

ce sens, le mythe d'Icare, évoqué par Fonck au début de sa présentation, brise les lois de la gravité en s'élevant dans les airs, se jouant de l'espace et du temps. Cette perspective, inscrite dans l'imaginaire social, encourage les êtres humains à chercher un moyen d'y parvenir. De la sorte, « expliquant le mouvement de la recherche scientifique dans son ensemble, [l'action des mythes dynamiques] vient s'ajouter, ou interférer, avec la raison déductive et claire pour composer le comportement de la société dans son appel vers le futur » (Moles, 1990 : 17-28). L'imaginaire médiatique devient ainsi un moteur de la recherche aéronautique. Fonck, imaginant un vol transatlantique à partir de son champ d'expérience, offre des perspectives à la réflexion scientifique, une direction possible. En se projetant mentalement dans l'avenir à partir de ce mythe, il a posé les bases de son action envisagée comme une contribution au progrès humain. Non sans chauvinisme, il peut alors conclure que « rien n'est impossible au génie latin magnifié par la noble pensée de reculer toujours les bornes du possible » (Fonck, 1924c : 150).

Conclusion

Pour Bùì Xuân Bào, cette conférence, par son ambition vulgarisatrice, avait la capacité de lancer une mode en faveur de l'avion qui commence à se réclamer d'une certaine tradition, à la frontière entre la science et le rêve (Xuân Bào, 1961 : 71). Dans un style bien moins aride que ses présentations habituelles, René Fonck présente à une assemblée érudite une fiction aéronautique qu'il veut basée sur des développements scientifiques. Le thème de la Parisienne ajoute légèreté et humour à une communication qui aurait pu souffrir de sa technicité. Appuyée sur son champ d'expérience qu'il met en tension avec son horizon d'attente, sa conférence permet de comprendre comment la pratique du vol et les développements de l'aviation ont transformé le rapport au temps et à l'espace au début des années 1920.

Résolument futuriste, ce voyage d'une Parisienne permet de mesurer comment ce pilote imagine l'augmentation des capacités aériennes par la dilatation des volumes et des distances. Exaltée, la vitesse floue les limites entre les différentes temporalités alors que le présent semble constamment associé à l'avenir.

Ce récit marque plus généralement la manière dont l'imaginaire guide l'action des hommes et façonne leurs parcours, Fonck tentant en 1926 de réaliser cette traversée de l'Atlantique entre New York et Paris, un an avant que Lindbergh n'y parvienne effectivement.

Références bibliographiques

Sources primaires

BELLONTE, Maurice, 1968. « 23 août 1938 : défrichage de l'Atlantique nord », *Air-France Revue*, 38, p. 71.

DOLLFUS, Charles, HIRSCHAUER, Louis, 1924. *L'Année aéronautique 1923-1924*, Paris, Dunod.

FONCK, René, 1924a. *L'Aviation et la sécurité française*, Paris, Brossard.

FONCK, René, 1924b. « De Paris à New-York par une Parisienne », *L'Aérophile*, 1 mars 1924.

FONCK, René, 1924c. « L'Avenir de l'Aéronautique française », *Revue hebdomadaire*, 8 mars 1924.

FONCK, René, 1924d. « Le Danger aérien allemand », *Revue des Deux Mondes*, 21, pp. 37-54.

MARINETTI, Filippo, 1909. « Le Futurisme », *Le Figaro*, 20 février 1909.

Les Ailes, 1924a, 10 janvier 1924.

Les Ailes, 1924b, 7 février 1924.

Les Ailes, 1924c, 14 février 1924.

Les Ailes, 1924d, 21 février 1924.

Le Bien Public, 10 mai 1924.

Dépêche de Constantine, 26 août 1926.

Le Gaulois, 22 février 1924.

L'Illustration, 1 mars 1924.

Journal des débats, 24 février 1924.

Le Matin, 22 février 1924.

Le Petit Journal, 30 mars 1924.

Le Petit Provençal, 17 août 1926.

Le Radical, 20 février 1924.

Le Républicain du Gard, 18 août 1926.

Revue aéronautique de France, août 1924.

Les Sportives, 1924.

Sources secondaires

D'ABZAC-ÉPEZY, Claude, 2013. « Les héros de l'air. Figures et nouveaux modèles de masculinité dans la première moitié du 20^e siècle », ROSEAU, N. THÉBAUD-SORGER, M. (dir.), *L'emprise du vol*, Genève, MetisPresses, pp. 31-42.

ACCOULON, Damien, 2018. *René Fonck*, Toulouse, Privat.

CAROUX, Hélène, FURIO, Antoine, POUVREAU, Benoît, 2015. *L'aéroport du Bourget entre les lignes*, Bobigny, Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

CHALINE, Jean-Pierre, 1998. *Sociabilité et érudition. Les sociétés savantes en France*, Paris, C.T.H.S.

CHAUBET, François, 2006. *Histoire intellectuelle de l'entre-deux-guerres*, Paris, Nouveau Monde.

FIERRO, Alfred, 1983. *La Société de Géographie, 1821-1946*, Genève, Droz.

KARAKATSOULIS, Anne, 2009. « Revue des deux mondes », JULLIARD, J. WINOCK M. (dir.), *Dictionnaire des intellectuels français*, Paris, Seuil, pp. 1188-9.

KOSELLECK, Reinhart, 2016. *Le Futur passé*, Paris, EHESS.

MOLES, Abraham A., 1990. « La fonction des mythes dynamiques dans la construction de l'imaginaire social », *Cahiers de l'imaginaire*, 5-6, pp. 9-33.

NICCOLI, Riccardo, 2002. *Le rêve d'Icare. Histoire de l'aviation*, Paris, Gründ.

RASMUSSEN, Anne, 2009. « Revue hebdomadaire », JULLIARD, J. WINOCK M. (dir.), *Dictionnaire des intellectuels français*, Paris, Seuil, pp. 1193-4.

RASMUSSEN, Anne, 2013. « Science et progrès, des mythes pour la République », FONTAINE, M., MONIER, F., PROCHASSON, C. (dir.), *Une contre-histoire de la III^e République*, Paris, La Découverte, pp. 258-71.

ROBÈNE, Luc, 1998. *L'homme à la conquête de l'air*, 2, Paris, L'Harmattan.

ROSEAU, Nathalie, 2012. *Aerocity. Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses.

WOHL, Robert, 2005. *The Spectacle of Flight*, New Haven, Yale University Press.

XUÂN BÀO, Bùì, 1961. *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres*, Paris, A. Dubin.

ZIEGLER, Marc, 2007. « Imagining Reality. On the Performativity of Imagination », HEIL, R. et al. (dir.), *Tensions and Convergences*, Bielefeld, Transcript, pp. 117-27.

Machines à voler, machines à voir : intersections entre l'histoire de la photographie et l'histoire de l'aviation

Maria da Luz CORREIA
Universidade dos Açores
Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade

Au début du xx^e siècle, en Europe et aux États Unis, des cartes postales photographiques avec des projections des villes du futur étaient populaires et circulaient largement. Dans ces cartes postales comiques, réalisées en photomontages colorés à la main, les grandes métropoles étaient transfigurées par un fourmillement de bâtiments hauts et sophistiqués, de passants élégants et pressés, de transports aériens et insolites. Un de ces exemplaires, daté de 1906, appartenant aux Archives Jordi Miralles¹²⁷, et avec le titre *Paris futur*, montre la place de la Bastille à Paris survolée par trains suspendus, ballons,

127 Les archives Jordi Miralles, appartenant au Cercle Cartophile de Catalogne, sont partagées par le collectionneur sur une page *Flickr* : <https://www.flickr.com/people/jordipostales/>.

zeppelins, et même un vélo aillé (figure 1). On ne sait pas si le photographe, caricaturiste, écrivain et aéronaute Félix Tournachon Nadar a eu l'occasion de prendre connaissance de ces fictions photographiques, qui illustraient, pourtant, très bien la liaison entre deux nouveautés scientifiques ayant bouleversé la modernité et qui lui étaient très chères : la photographie et l'aéronautique.

Cette sorte de « futurographie » (Correia, 2015), exemplifiée par la carte de Jordi Miralles, qui combinait la vérité réaliste de la photographie avec les artifices fantaisistes du montage, et qui reproduisait la transfiguration du sol et du ciel de Paris opérée par la photographie et par l'aéronautique, nous semble, en tout cas, le scénario parfait pour introduire le portrait du parisien, pionnier de la photographie et de l'aviation. Nadar, le photographe mondain passionné des hauteurs célestes, tantôt au bord d'un ballon, tantôt derrière une caméra, est non seulement le responsable d'un des plus importants croisements entre l'histoire de la photographie et l'histoire de l'aéronautique, mais aussi le protagoniste d'une histoire où le penchant pour la fantaisie spectaculaire a pris le dessus sur le goût du progrès scientifique. Avant de nous envoler avec Nadar et d'entrevoir la « photogénie » (Morin, 1956) du *Géant*, il faut revoir certains traits d'affinité et de contradiction qui, dans l'histoire des médias et de la ville, relient le développement de la photographie et le progrès de l'aéronautique et complexifient le jeu entre la rationalité scientifique et l'imagination onirique, fondateur de ces deux processus.

La ville et les médias : désir de vitesse et désir de vision. L'aéronautique et la photographie au début du xxe siècle

Walter Benjamin, qui était collectionneur de cartes postales, admirateur de Nadar et spécialiste de la ville, de la photographie et du cinéma, dans son célèbre essai *L'Œuvre d'art à l'époque de sa reproduction mécanisée*, s'est attardé sur la

concomitance entre le désir passionné des masses de « rendre les choses spatialement et humainement plus proches » et leur volonté de « déposséder tout phénomène de son unicité au moyen d'une réception de sa reproduction » (Benjamin, 2000a : 278). Tandis que le désir de rapprocher les choses s'est matérialisé dans le développement technologique des transports, le désir de les reproduire s'est traduit dans l'évolution de la photographie et du cinéma. C'est entre la fin du XIX^e siècle et le début du XX^e que les moyens de transport comme le train, le vélo, l'automobile, le ballon et, plus tard, l'avion font leur entrée dans la vie quotidienne des villes, tout en réduisant les distances et en intensifiant la mobilité des foules (Briggs & Burke, 2009)¹²⁸. En outre, c'est aussi à cette époque que la presse illustrée, les cartes postales, les spectacles pré-cinématographiques et la publicité – de l'affiche à la vitrine – contribuent au commerce social des images dans l'espace urbain, devenu désormais quotidien (Benjamin, 2000a ; Rancière, 2003)¹²⁹.

Cette coïncidence historique entre la révolution des transports et celle des images, ainsi que l'abondance de liens entre les technologies de la mobilité et les dispositifs de la visibilité, repérable dans plusieurs ouvrages sur l'histoire des médias, est tout d'abord dénoncée par l'ambivalence entre l'idée de communication et l'idée de transport, véhiculée par la notion de média. Le journaliste et sociologue Robert E.

128 Briggs & Burke (2009) dédient le cinquième chapitre de leur ouvrage (2009 : 121-178) et, au moins trois pages de leur chronologie (2009 : 306-309) à ce moment de rupture dans l'histoire des transports et des communications.

129 Dans l'essai *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproduction mécanisée*, qui établit une sorte d'histoire des images techniques, Walter Benjamin se rapporte à l'avènement de la lithographie, de la photographie, du cinéma et de la publicité comme de différents aspects d'un même processus d'automatisation de l'image qui est déclenchée au XX^e siècle. Jacques Rancière dans son ouvrage *Le destin des images* situe également au XIX^e la prolifération des « formes sociales de l'imagerie » (2003 : 24).

Park, l'un des fondateurs des études de la communication et de la ville, adhère à cette perspective lorsque, dans les années 1900, il affirme que « la mobilité ne dépend pas seulement des transports mais aussi de la communication » (1979 : 101). En effet, la mobilité pour Park comprend à la fois le déplacement physique dans la ville et la circulation de l'information¹³⁰. Un siècle plus tard, les historiens Asa Briggs et Peter Burke (2009) réitèrent ce principe, lorsqu'à propos de la « révolution des médias du xx^e siècle », ils refusent toute séparation artificielle entre l'histoire des transports et l'histoire des communications (2009 : 133)¹³¹.

Les cartes postales de villes du futur ne sont que des représentations exagérées des métropoles de la fin du xix^e siècle et du début du xx^e siècle, nées de la révolution des transports et des communications. Dans les métropoles, la technologie rendait l'expérience quotidienne des habitants chaotique: un sentiment évoqué par les cartes postales qui récréent les villes de demain, ainsi que par la presse illustrée de l'époque, qui oscille à cet égard entre critique et adhésion (Singer, 2010)¹³². La transformation de l'expérience apportée

130 L'importance de l'ambivalence de la signification de communication pour l'histoire des médias est ainsi expliquée dans les années 60 par Marshall McLuhan: « Le mot 'communication', avant de s'appliquer à l'âge de l'électricité, au « mouvement de l'information », avait largement été utilisé en rapport avec les routes, terrestres et maritimes, les ponts, les fleuves et les canaux. Peut-être n'y-a-t-il pas de meilleur moyen de définir l'âge de l'électricité que de regarder comment l'idée de communication s'est d'abord appliqué au transport pour ensuite s'appliquer, par l'électricité, à l'information. » (McLuhan, 1967 : 110)

131 « Quoiqu'en rétrospective, les chemins de fer, suivis des bicyclettes, des automobiles et des avions, semblent appartenir à l'histoire des transports, et les télégraphes, la radio et la télévision semblent appartenir à l'histoire des communications, cette séparation est artificielle. Il y avait de la continuité. » (Briggs & Burke, 2009 : 133).

132 Comme l'indique Ben Singer (2010) dans un essai intitulé *Modernity, Hyperstimulus, and the Rise of Popular Sensationalism*, la presse illustrée du début du xx^e siècle représentait souvent l'intensification de l'expérience

par le déploiement de la technique, qui investit la ville, ses vélos, ses voitures et ses tramways ainsi que ses façades, ses réclames et ses vitrines, est aussi attestée par des penseurs de la ville comme Georg Simmel (2018), Siegfried Kracauer (2013) et Walter Benjamin (2000b). Ces auteurs sont unanimes à représenter la ville du début du xx^e siècle comme un espace où le surcroît de rationalisme, de ponctualité et d'automatisme conduit paradoxalement à l'expérience du chaos, de l'étourdissement et du vertige : Simmel, dans son analyse sociologique, se rapporte à « l'intensification de la vie nerveuse » (2018 : 41) ; Kracauer, dans ses narratives presque littéraires, décrit minutieusement le « tourbillon » de la ville (2013 : 187).

C'est, cependant, l'idée de l'expérience de la ville comme « choc », développée par Walter Benjamin (2000a ; 2000b), qui, dans le cadre de notre analyse des liens entre la pratique de la vitesse et l'exercice de la vision, nous intéresse particulièrement. Walter Benjamin se rapporte au « choc » en tant qu'étourdissement sensoriel et psychique, advenant de l'expérience de se déplacer en ville mais aussi de l'expérience de se confronter avec des médias comme le cinéma et la photographie. Le « choc » consisterait en un étourdissement psychique et sensoriel frappant le piéton pressé qui s'enfonce dans le labyrinthe frénétique des voitures mais aussi le spectateur excité qui plonge dans l'obscurité vertigineuse d'une salle de cinéma. Selon Walter Benjamin, les images techniques – le cinéma, mais aussi la photographie et la publicité – possèdent une « qualité traumatique » qui prépare ses contemporains à « l'agitation fébrile de la City » (Benjamin, 2000b : 357)¹³³.

dans la grande métropole ; magazines et journaux populaires montraient, avec un regard ambivalent qui oscillait entre la critique et l'adhésion, « la turbulence sans précédents du trafic, bruit, posters, panneaux de transit, des foules qui se cognent, vitrines et annonces de la grande ville » (Singer, 2010 : 96).

133 « Le film représente la forme d'art correspondant au danger de

À cet égard, il convient également d'évoquer le travail du médiologue canadien Marshall McLuhan (1967), ayant mis l'accent sur l'importance de penser les « interactions » surprenantes entre les différents médias. L'essai intitulé *La roue, la bicyclette et l'avion*, où McLuhan trace un parallèle entre le cinématographe et l'avion (McLuhan, 1967 : 201) illustre tout à fait l'approche qui croise l'étude des technologies de la mobilité et des technologies de la visibilité. En réfléchissant sur l'application de la technologie de la roue dans l'art du cinéma et en rappelant les expériences de reconstruction du mouvement des pieds du cheval, réalisées par le photographe pionnier Edward Muybridge, qui sont à l'origine du cinéma, le médiologue établit un parallèle entre la plus populaire machine à voir – le cinéma – et la plus populaire machine à voler – l'avion. Selon McLuhan, l'avion et la caméra ont ceci en commun : au moyen d'une accélération mécanique, ces deux médias restituent artificiellement le processus organique du mouvement jusqu'à un point de renversement. La caméra enroule la réalité dans une bobine pour la dérouler comme irréalité sur l'écran, tandis que l'avion bobine la route sur lui-même pour se déplacer hors de toute route¹³⁴.

mort accentué dans lequel vivent les hommes aujourd'hui. Il correspond à des transformations profondes dans les modes de perception – transformations telles qu'éprouve, sur le plan de l'existence privée, tout piéton des grandes villes » (Benjamin, 1991 : 214). L'image d'une frénétique succession d'impressions sensorielles et psychiques est employée par Walter Benjamin à la fois pour décrire l'expérience périlleuse du piéton pressé qui traverse le labyrinthe de rues, de passants et de voitures, et pour se rapporter à l'activité traumatique du spectateur de cinéma, et enfin, en un sens plus large, du regardeur des arts visuels de son temps.

134 On reproduit ici le passage, dans son intégralité : « La caméra et le projecteur cinématographique constituent l'une des applications les plus complexes et les plus parfaites qui soient de la roue. Il est significatif que ce délicat et complexe assemblage de roues ait été inventé pour déterminer, à la suite d'un pari, s'il y avait ou non des moments, dans le galop d'un cheval, où ses quatre pattes quittaient le sol à la fois. Ce pari, fait en 1889, opposait l'éleveur de chevaux Leland Stanford et le pionnier de la photographie, Edward Muybridge. Pour commencer, on se servit

On trouve une sensibilité semblable chez Paul Virilio lorsque le philosophe français, dans son essai intitulé *Machines de Vision*, analyse la confluence historique entre l'avion de Clément Ader et le cinématographe des frères Lumière (ce dernier n'étant qu'un prolongement, tout d'abord, de la photographie de Niépce et de Daguerre et, plus tard, de la chronophotographie de Marey). L'avion et le cinématographe sont envisagés comme appartenant à un processus d'affirmation de la « vitesse » qui trouble la notion d'espace et de temps, annulant de la sorte toute distance et toute durée (1988 : 17). Ce processus, dans la mesure où il remplace l'« extension » par l'« intensité », impose le paradigme de l'« accélération » à la pratique du mouvement et à l'exercice de la locomotion mais aussi, et surtout, à l'expérience de la vision et au fonctionnement de l'optique. Selon l'urbaniste français, les appareils de vision et de vitesse produisent chez le sujet contemporain une sorte de « décollement rétinien »¹³⁵, qui fait disparaître le temps et l'espace.

d'une batterie d'appareils photographiques dont chacun devait figer un moment différent du mouvement des sabots du cheval. Puis la caméra et le projecteur de cinéma naquirent de l'idée de reconstituer artificiellement ce mouvement. La roue, qui avait été d'abord un prolongement des pieds, fit un grand pas en avant avec le cinéma. La caméra, par l'accélération considérable d'une série de fragments disposés comme sur une chaîne de montage, enrôle le monde réel dans une bobine, pour le dérouler et le transposer plus tard sur un écran. Le cinéma reconstitue le processus et le mouvement organiques en poussant le principe de la mécanisation à son point de renversement ; c'est là une constante de tous les prolongements de l'homme et qui apparaît au moment où ils atteignent à leur plus grand perfectionnement. A une vitesse suffisante, l'avion, en s'élevant, bobine la route sur lui-même. Au décollage, la route disparaît, avalée par l'avion, qui devient un missile, ou un système de transport autonome, complet en soi. » (McLuhan, 1967 : 204)

135 Paul Virilio considère que le mouvement du cinématographe et le mouvement de l'avion, tout en atteignant un rythme organique, provoquent cet effet traumatique et sur la sphère de l'expérience et sur la sphère de l'art : « La conquête de l'air par la mise en mouvement du plus lourd que l'air et, en 1895, la mise en mouvement de l'instantané

Tandis que Benjamin, McLuhan et Virilio s'acharnent à cerner l'affinité entre dispositifs de mobilité et appareils de visibilité – une conséquence de leur impact sensoriel et psychique de vertige – Edgar Morin attire plutôt notre attention sur la contradiction qui sépare ces deux appareils. Dans le chapitre intitulé « Le cinéma, l'avion » qui ouvre son essai *Le cinéma ou l'homme imaginaire*, Morin (1956) oppose l'irréalisme fondateur du rêve d'une machine à voler avec le réalisme caractéristique du projet d'une machine à voir :

Le XIX^e siècle qui meurt lègue deux machines nouvelles. L'une et l'autre naissent presque à la même date, presque au même lieu, puis s'élancent simultanément sur le monde, recouvrent les continents. [...] La première réalise le rêve le plus insensé que l'homme ait poursuivi depuis qu'il regarde le ciel : s'arracher à la terre. [...] Dans le même temps, se présentait une machine également miraculeuse : le prodige consistait cette fois, non plus à s'élaner vers les au-delà aériens où seuls séjournèrent les morts, les anges et les dieux, mais à refléter la réalité terre à terre. (Morin, 1956 : 13)

En effet, comme l'explique Morin, les machines à voler, comme l'avion, qui poursuivaient l'idée insensée de parvenir jusqu'au ciel, ce sont paradoxalement révélées une conquête plus utilitaire qu'onirique : « l'avion, hobby de rêveur, dada de chevaucheur de nuages, se laissait assimiler par la pratique » et devenait un instrument utile, au service du « voyage, du commerce et de la guerre » (Morin, 1956 : 14). En même temps, les machines à voir, comme la photographie et le cinéma, qui pourchassaient l'ambition plus raisonnable d'observer la terre, sont, au contraire, progressivement devenues des objets d'évasion fantaisiste : « le film [...] s'est lancé, toujours plus haut, vers un ciel de rêve, [...] peuplé d'adorables et de démoniaques présences ». Ce paradoxe

par le cinématographe, le décollement rétinien, ce moment où, avec l'achèvement des vitesses métaboliques, 'tout ce qu'on nommait art semble devenu paralytique, tandis que le cinéaste allume les mille bougies de ses projecteurs' » (Virilio, 1988 : 17)

mérite d'être pensé à la lumière de la notion d'« hétérotopie » de Michel Foucault (1994) : à l'instar du navire, qui est à la fois « le plus grand instrument de développement économique » et « la plus grande réserve d'imagination » de la civilisation occidentale (Foucault, 1994 : 762), les appareils optiques et les transports aéronautiques condensent une tension entre l'utilitarisme pratique et l'imagination onirique, contradiction qui est, d'ailleurs, constitutive de l'histoire des transports et des communications.

Une telle contradiction est esquissée avec une acuité particulière sur les cartes postales des villes futures, le point de départ de cet essai : la réalité de leurs captations photographiques en noir et blanc contraste avec la fiction de leurs truquages colorés à la main ; leurs ciels peuplés de transports fantastiques et insolites s'opposent aux rues pleines de traits réels et reconnaissables. Ces cartes postales, avec des métropoles mi-réelles et mi-imaginaires, autant progressistes que fantastiques, synthétisent l'ambivalence entre réalisme et fantaisie que l'on vient de mentionner. Les pionniers de la photographie et du cinéma qui se sont intéressés à l'aéronautique, dont Nadar est un des plus remarquables exemples, manifestent comme on le verra, une hésitation semblable entre le désir d'appropriation pratique du monde réel et la passion pour l'échappée fantastique vers le monde irréel. Leur alternance entre l'air et la terre n'est qu'un indice de leur oscillation entre l'utilitarisme pratique et l'irréalisme fantaisiste, autrement dit de leur double appartenance au monde de la science et au monde du spectacle.

Les visionnaires aéronautes : la poursuite du progrès et la dérive du spectacle

La double quête – de la vérité de la science et du divertissement du spectacle –, qui, comme on vient de voir, traverse l'histoire des médias entendus au sens large, est particulièrement frappante dans l'histoire de la photographie.

La photographie qui, depuis son avènement, a été animée par le montage, est une image technique qui, tout en appartenant à la famille des appareils scientifiques comme le microscope et le télescope, procède également du lignage des jouets optiques et des spectacles populaires comme la lanterne magique, le panorama, le diorama, et, enfin, le cinéma (Correia, 2017). La double appartenance de la photographie au monde du spectacle et au monde de la science explique la dualité entre l'atmosphère onirique de mystère et l'ambiance positiviste de découverte ayant caractérisé sa réception (Frade, 1992 ; Medeiros, 2010). Comme le note Victor Flores (2012 : 76), les nombreuses appropriations de la photographie l'inscrivent tantôt dans une « culture de la vérité optique » tantôt dans une « culture du fantastique, de la magie et de l'insolite »¹³⁶.

Le profil biographique d'un des plus importants pionniers de la photographie, Louis Daguerre, est à cet égard instructif. L'inventeur du daguerréotype, dont la contribution aux progrès de la science est annoncée en 1839 (Arago, 1939), a été responsable de la réalisation des décors des salles de spectacles parisiennes comme l'Opéra et l'Ambigu Comique, en tant que spécialiste des effets de lumière, peintre des panoramas et inventeur du diorama, qu'il a inauguré en 1822 sur la rue Samson à Paris. Comme le souligne Monique Sicard, quand Daguerre signe, en 1837, avec le fils de Nicéphore Niépce, un traité réglementant les droits du daguerréotype, il est « un notable bien engagé dans ce qu'on appellerait aujourd'hui les 'industries culturelles' avec la gestion de ses deux dioramas, l'un en France, l'autre en Angleterre » (Sicard, 1998 : 96). Daguerre exemplifie l'ambivalence entre la vocation scientifique et la disposition fantaisiste des pionniers de la photographie, qui, à l'instar de ce que nous dit André Bazin (1992 : 28) à propos du cinématographe, plus que des académiques, sont des lunatiques, des possédés de leur imagination :

136 La traduction du portugais vers le français a été réalisée par nos soins.

Les fanatiques, les maniaques, les pionniers désintéressés, capables comme Bernard Palissy de brûler leurs meubles pour quelques secondes d'images tremblotantes, ne sont ni des industriels, ni des savants mais des possédés de leur imagination. Si le cinéma est né, c'est de la convergence de leur obsession : c'est-à-dire d'un mythe, celui du cinéma total. (Bazin, 1958 : 24)

Bien que ce ne soit pas le cas de Daguerre, dans le cadre des intersections entre l'histoire de la photographie et l'histoire de l'aéronautique, il n'est pas rare de retrouver parmi les pionniers de la photographie et du précinéma, des pionniers de l'aéronautique. Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, le lointain du ciel et l'intangible des images tendent à attirer l'attention d'esprits semblables. Félix Tournachon Nadar, à qui on consacra la dernière partie de cet essai, n'est pas un cas unique. Pensons par exemple au chronophotographe Marey et au « fantasmagore¹³⁷» Robertson. Étienne Jules Marey, célèbre inventeur de la chronophotographie et du fusil photographique, est aussi le respecté vice-président de la Société de Navigation Aérienne en France, connu pour ses études sur le vol des insectes et des oiseaux, pour sa construction de répliques mécaniques et pour ses expériences sur les mouvements de l'air (Braun, 1992). Étienne Gaspard, dit Robertson, ballonniste réputé qui en 1803 réalise la première ascension en ballon à Hambourg atteignant 7400m, est également l'inventeur de la « fantasmagorie », cette célèbre performance de lanterne magique qui, au moyen de la rétroprojection et d'une panoplie d'illusions et trucages, sidérait la foule (Robertson, 1831 ; Levie, 1990).

Pionniers de l'aéronautique, de la photographie et du précinéma, les amants des machines à voler et des machines à voir – de Nadar à Robertson et à Marey – avec leur obstination déraisonnée, exemplifient la superposition d'une orientation ludique à toute intention scientifique. Amants du sol et du ciel, ces esprits rassemblent le goût de l'image et la passion du

137 Ce terme est notamment utilisé par Françoise Levie dans le titre de son œuvre *Étienne-Gaspard Robertson. La vie d'un fantasmagore* (Levie, 1990).

mouvement, faisant preuve de cette qualité de « photogénie » telle qu'elle est décrite par Edgar Morin (1956 : 57) : la capacité de dédoubler les vues empiriques en vues oniriques, et d'ajouter à la vision « ce que Rimbaud appelait voyance ». Lunatiques, intéressés aux yeux mécaniques mais également aux ailles automatiques, ils s'accordaient tous peut-être sur ce but scientifique et ce rêve fantastique de donner l'avion au « siècle de la vapeur, de l'électricité et de la photographie », selon la formule de Nadar (1865 : 143).

Félix Tournachon Nadar, « premier photographe enlevé sous un ballon »

Nadar est l'exemple emblématique de la poursuite de ces deux obsessions techniques qui ont eu leur essor entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle : le talentueux physionomiste, qui photographiait des célébrités parisiennes dans le somptueux atelier photographique au 35 Boulevard des Capucines, était aussi l'aéronaute qui a engagé toute sa fortune dans des expériences avec son ballon *Le Géant*. Parisien jusqu'au bout des ongles, figure incontournable de la bohème, connaisseur inégalable de toutes les rues et de tous les boulevards de la capitale, Nadar reçoit dans son studio l'élite des artistes et des intellectuels parisiens comme Charles Baudelaire, Victor Hugo, Sarah Bernhardt, George Sand, entre beaucoup d'autres (Freund, 1974 : 41). Connu pour sa singulière capacité à « faire ressortir l'expression caractéristique d'un homme » (Freund, 1974 : 42), Nadar est aussi un célèbre enthousiaste de l'aviation, défenseur du « droit au vol » (Nadar, 1865). Sa première expérience aérienne se déroule grâce aux frères Godard qui reconnaissent en lui un « passager désirable » (Begley, 2017 : 125) et l'invitent à participer à l'ascension d'un ballon en 1857. Nadar, qui écrivait pour les journaux des comptes rendus émerveillés des progrès des frères Godard, devient très vite un aéronaute expérimenté.

Comme le montrent très bien les caricatures publiées dans la presse illustrée de l'époque, qui représentent invariablement un Nadar qui incorpore à la fois le ballon et la caméra, le désir de locomotion aérienne est chez lui mélangé avec son désir de vision photographique : une de ces caricatures les plus célèbres est celle de Henry Daumier qui montre un Nadar à la caméra survolant la ville de Paris où les studios photographiques – des bâtiments avec l'inscription « Photographie » – se multiplient (figure 2). Devant le spectacle offert au regard à partir de la nacelle d'un ballon, l'appel de la captation photographique est impératif, avoue-t-il :

la terre se déroule en un immense tapis sans bords, sans commencement ni fin, aux couleurs variées [...]. Les champs en damiers irréguliers ont l'air de ces « couvertes » en pièces multicolores mais harmoniques rapportées par l'aiguille patiente de la ménagère. Il semble qu'une inépuisable boîte à joujoux vient d'être répandue profuse par cette terre, la terre que Swift nous découvrit vers Lilliput (Nadar, 1900 : 77).

« Premier photographe enlevé sous un ballon » (Nadar, 1900 : 78), selon ses propres mots, Nadar aurait pris en 1858 la première photographie aérienne, depuis la nacelle d'un ballon aérostatique, au-dessus de Paris. C'est à la suite de cet événement qu'il dépose un brevet intitulé *Un nouveau système de photographie aérienne* daté du 23 octobre 1858, où il énonce le but « d'employer la photographie pour la levée des plans topographiques, hydrographiques et cadastraux » (Nadar cité par Gervais, 2001 : s.p.). Il n'y a pas de trace de ces clichés résultant du premier exploit de photographie aérienne : les premières photographies aériennes qu'on connaît de Nadar sont les vues de l'ouest Parisien, prises dix ans plus tard, à bord d'un ballon, installé à l'Hippodrome de Paris pour l'Exposition de 1868, contenant 5000 m³ de gaz. La puissance ascensionnelle du ballon est accrue par l'économie des moyens photographiques que Nadar transporte avec lui : un appareil à objectifs multiples et trois plaques de verre 24x30.

Grâce à ce matériel, il prit les huit vues obliques qui nous sont parvenues, représentant l'Arc de Triomphe vu du Bois de Boulogne. Lors de l'Exposition universelle de 1889, une de ces épreuves est agrandie par Paul Nadar, le fils de Nadar, qui appose en légende : « Premier résultat de photographie aérostatique, 1858 » (figure 3) (Gervais, 2001).

Tout en permettant la vulgarisation de la photographie aérienne, les ascensions de ballon sont pour Nadar des expériences visuelles uniques, comme on peut le vérifier au moyen des descriptions émerveillées écrites de la main de Nadar dans *Les Mémoires du Géant* (Nadar, 1900 : 77). En ce sens, le ballon est une machine à voler qui devient forcément une machine à voir. Le ballon procure à ses occupants une vue aérienne, une vue de 360 degrés, qui est non seulement répandue par la photographie aérienne, mais également disséminée par les spectacles populaires comme les panoramas et les dioramas qui s'installent à cette époque dans les villes européennes. Ce fait est finement analysé par Lily Ford (s.d.) :

Le fait que le ballon et le panorama sont inventés avec un intervalle de cinq ans entre eux et la similarité des vues de 360 degrés qu'ils offrent, est remarquable. Dans son ouvrage *The Panorama: History of a Mass Medium*, Stephan Oettermann soutient que la nouvelle expérience visuelle permise par le ballon a mené au développement d'un format qui permet de recréer la vue immersive. [...] Ce n'est pas, je pense, un simple cas de cause à effet, avec le ballon arrivant en premier. [...] Mais le panorama a sans doute introduit ses visiteurs à un mode de voir qui était compatible avec l'aérostation. (Ford, s.d.)¹³⁸

En outre, les ascensions de ballon sont des événements publics, elles se déroulent pour être vues et sont appréciées par les aéronautes comme des performances populaires, ainsi que par un vaste public. Le ballon, comme d'autres machines à voler, est à lui seul une attraction visuelle. Cette sorte de

138 La traduction de l'anglais vers le français a été réalisée par nos soins.

photogénie du ballon est certainement une des raisons pour lesquelles Nadar s'est fait photographe plusieurs fois à bord d'un faux ballon et entouré de nuages peints, dans son studio photographique (figure 4). Au début du xx^e siècle, il était surtout commun d'envoyer une carte postale ou de composer son album de famille avec des portraits photographiques en noir et blanc, où le sujet photographié posait, tout seul ou accompagné, à bord d'un avion, qui n'était qu'une série de panneaux peints (figure 5) (Correia, 2017). Comme l'explique l'historien d'art Clément Chéroux (2005), ces portraits n'offraient pas au client l'illusion du voyage, mais l'illusion d'être un voyageur¹³⁹. Nadar n'avait pas besoin d'illusion mais notre intuition est que, tout au long de sa carrière d'aéronaute, il a été particulièrement sensible à la liberté de l'illusion fantaisiste plutôt qu'aux contraintes de la vérité scientifique.

Une des aventures aériennes les plus célèbres de Félix Tournachon Nadar se déroule en 1863, dans un ballon monstrueux qu'il a appelé *Le Géant* (figure 6). Cette aventure commence par la visite de Gabriel de La Landelle, officier de marine, journaliste, homme de lettres français, qui venait de publier le livre *Aviation ou Navigation Aérienne (sans ballons)*, où le mot « aviation » apparaissait pour la première fois. À une époque où l'on privilégiait le plus léger que l'air – c'est-à-dire, les ballons à air chaud ou à hydrogène – La Landelle présente à Nadar l'hypothèse de la navigation aérienne avec des machines

139 Clément Chéroux (2005), dans un essai dédié aux portraits forains, souligne que certains de ces faux aviateurs avaient effectivement l'illusion de pouvoir leurrer leurs destinataires, comme le montre l'ambiguïté du texte manuscrit au dos de plusieurs de ces portraits forains. L'historien d'art cite notamment le message au dos du portrait d'un militaire, en garnison à Coëtquidan, qui, en septembre 1913, écrit à sa famille : « Dans mes petites aventures, il est arrivé que j'ai fait un petit voyage en aéroplane c'est épatant vous savez il ne s'agit que de ne pas avoir la frousse. J'ai même été sur la Mayenne et j'aurais été jusque sur Meslay mais le vent étant plutôt contraire nous sommes rentrés et comme par hasard un photographe se trouvant là nous a pris en atterrissant ».

plus lourdes que l'air. Le célèbre photographe parisien en devient très rapidement convaincu de sa réalisation (Begley, 2017 : 134). En collaboration avec l'aristocrate Gustave de Ponton d'Amécourt, le physicien Jacques Babinet, l'écrivain Jules Verne et le philanthrope Isidore Taylor, il établit la *Société d'Encouragement pour la Locomotion Aérienne au Moyen d'Appareils Plus Lourds Que l'Air*. Cette société, son manifeste, seront bientôt présentés au public. En une semaine, Nadar et ses amis reçoivent des centaines d'invités dans le studio photographique du Boulevard des Capucines et annoncent au public cette nouvelle société et son manifeste – le *Manifeste de l'Autolocomotion Aérienne* – qui proclame la fin des ballons et la nécessité de penser d'autres systèmes de navigation aérienne, comme l'hélicoptère, en donnant déjà un aperçu de leur mécanique (Begley, 2017 : 135). Ils annoncent également une revue illustrée, l'*Aéronaute*.

Le manifeste, qui est publié en France dans le quotidien français à grand tirage *La Presse* et qui est également envoyé par Nadar à plusieurs journaux étrangers, provoque une véritable agitation : « Ce fut comme un coup de tam-tam », décrit Nadar (1864 : 147). En effet, comme le souligne Adam Begley, c'est surtout la popularité de Félix Nadar qui approvisionne cet engouement de la presse nationale et internationale. Des journaux comme *Harper's Weekly* rendent compte des systèmes aériens proposés dans le manifeste et attribuent invariablement ces aérostats révolutionnaires à Nadar, ne se rapportant qu'en passant aux scientifiques, membres de la société, qui étaient véritablement responsables de l'invention des systèmes novateurs de navigation aérienne : c'est le cas notamment de Ponton d'Amécourt, qui est l'inventeur de l'hélicoptère. Pour sa part, le journal *Scientific American* annonce non seulement les découvertes prodigieuses des aéronautes français, mais il mentionne également que le photographe parisien Nadar était en train de construire un immense ballon (Begley, 2017 : 136).

À première vue, ce projet semble paradoxal : après annoncer la mort de tous les ballons, Nadar se dédie au projet d'un ballon gigantesque. L'observation d'Adam Begley est à cet égard instructive :

Pourquoi est-ce qu'un homme dédié à promouvoir la locomotion du plus lourd que l'air se dédierait-il à construire un ballon gigantesque, alors qu'il a annoncé l'abolition de tous les ballons ? Parce que les ballons appelaient la foule : plus grand était le ballon, plus grande serait la foule. (Begley, 2017 : 137)¹⁴⁰

L'attrait d'un ballon haut de quarante mètres et avec une nacelle comportant deux étages et six compartiments (Begley, 2017 : 5) ainsi que la dimension de spectacle de son ascension publique expliquent le paradoxe du « dernier ballon » (Verne, 2001 : 14). Désormais considéré comme le plus célèbre ballon de Nadar, *Le Géant* n'était donc qu'un artifice de publicité, un spectacle populaire stratégiquement produit pour la mobilisation de ressources financières : Jules Verne le confirme : « c'est à le gagner, cet argent, que Nadar s'est dévoué tout entier ; c'est pour cela qu'il a convoqué la foule à venir voir ses audacieuses ascensions » (Verne, 2001 : 18). Le calcul de Nadar était que le spectacle de l'ascension publique de ce ballon, vingt fois plus grande que la normale, financerait la construction d'une machine non pas destinée « à flotter mais à voyager dans l'atmosphère » qui serait donc le premier véritable autolocomoteur aérien (Nadar, 1864, *Introduction*). Mais cela ne s'est jamais produit : « les spectateurs ne sont pas accourus en assez grand nombre » (Verne, 2001 : 18) et, après une séquence d'ascensions à Paris en 1864, à Bruxelles, à Amsterdam et à Lyon en 1865, pendant lesquelles Nadar, ses compagnons et son épouse Ernestine se sont gravement blessés, Nadar s'est retrouvé sans argent, avec des dettes, obligé de vendre le *Géant* et d'entamer un procès judiciaire contre les frères Godard.

140 La traduction de l'anglais vers le français a été réalisée par nos soins.

L'histoire du *Géant* nous renvoie à la double existence de photographe et d'aéronaute de Nadar mais aussi et surtout à son ambivalence entre la poursuite de la connaissance scientifique et l'attrait du divertissement spectaculaire, ambivalence qui a également dominé l'histoire récente des médias et de la ville, comme on l'a vu dans la première partie de cet essai. En effet, les progrès technologiques qui ont abouti à la circulation des images et au déplacement des gens dans nos villes, les dispositifs de vision et les appareils de vitesse, ont été le résultat d'une idéologie positiviste et rationaliste mais aussi d'une réception enchantée et fantaisiste (Correia, 2017). L'histoire de Nadar et du ballon *Le Géant* montre que la photographie et l'aéronautique ont avancé, côte à côte, sur le double impératif de la science et du spectacle, du réalisme utile et de la fantaisie vaine. « Homme de progrès » et « amoureux de l'impossible » (Verne, 2001 : 13), Nadar ne pourrait pas mieux illustrer le surcroît de déraison paradoxalement nécessaire pour poursuivre le développement technologique de la photographie et de l'aviation. C'est à cause de cela que l'épithète de « possédé de son imagination »¹⁴¹ lui va très bien.

141 On reprend ici l'expression d'André Bazin déjà citée dans cet essai. Selon Bazin, les pionniers du cinéma "ne sont ni des industriels, ni des savants mais des possédés de leur imagination" (Bazin, 1958 : 24).



Figure 1. Paris Futur, Place de la Bastille collone du 14 juillet.
1906. Source: Collection Arxiu Jordi Miralles (CCC - Cercle
Cartòfil de Catalunya).



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figure 2. Nadar élevant la photographie à la hauteur de l'Art, Henry Daumier, 1862. Source: Gallica, Bibliothèque Nationale de France.

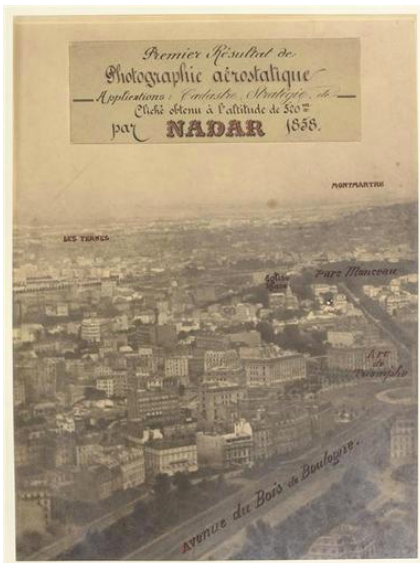


Figure 3. Premier résultat de photographie aérostatique // Applications : Cadastre, Stratégie, etc // Cliché obtenu à l'altitude de 520 m par Nadar 1858» : [photographie] / Nadar ; [agrandissement par Paul Nadar] ; Source : Gallica, Bibliothèque Nationale de France.



Figure 4. Nadar Autoportrait avec sa femme Ernestine dans la nacelle d'un ballon. C.a. 1865 ; épreuve à la gélatine argentique, c. 1890. Source : National Gallery of Art, Washington, D. C., collection online ; Wikimedia.

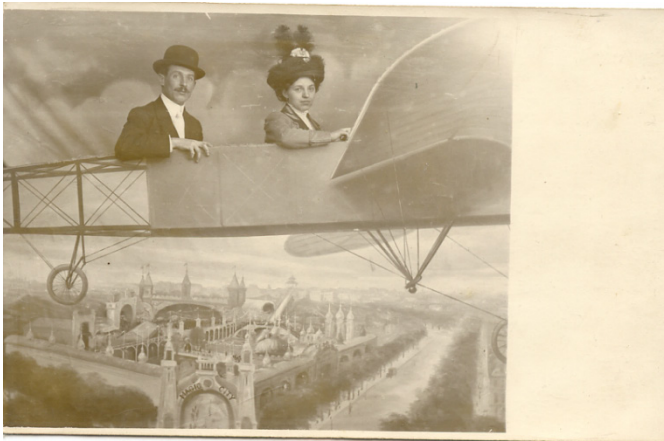


Figure 5. Couple dans un faux avion (monoplan *Blériot XI*), survolant *Magic City*. C.a. 1910-1915. Source: Collection personnelle de l'auteure.



Figure 6. Intérieur du ballon «Le Géant» / [lot de photographies] / Nadar. Source : Gallica, Bibliothèque Nationale de France.

Références bibliographiques

ARAGO, François, 1839. « Rapport de M. Arago sur le daguerréotype, lu à la séance de la Chambre des députés, le 3 juillet 1839, et à l'Académie des sciences, séance du 19 août » Paris, Bachelier. URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1231630/>.

BRAUN, Marta, 1992. *Picturing Time. The work of Étienne Jules Marey*, Chicago, The University of Chicago Press.

BAZIN, André, 1958. *Qu'est que le cinéma ? I : Ontologie et Langage*, Paris, Les Éditions du Cerf.

BEGLEY, Adam, 2017. *The Great Nadar: The Man Behind the Camera*, New York, Tim Duggan Books.

BENJAMIN, Walter, 1991 [1935-1936]. « L'œuvre d'art à l'époque de sa reproduction mécanisée », *Écrits Français*, Paris, Éditions Gallimard, pp. 149-248.

BENJAMIN, Walter, 2000a [1939]. « L'œuvre d'art à l'époque de sa reproduction mécanisée (dernière version de 1939) », *Œuvres III*, Paris, Éditions Gallimard, pp. 67-113.

BENJAMIN, Walter, 2000b [1940]. « Sur quelques thèmes baudelairiens », *Œuvres III*, Paris, Éditions Gallimard, pp.329-390.

BRIGGS, Asa, BURKE, Peter, 2009. *A social history of the media. From Gutenberg to the Internet*, Cambridge, Polity Press.

CHÉROUX, Clément, 2005. « Portraits en pied... de nez » *Études photographiques*, n°16 mai. URL : <http://etudesphotographiques.revues.org/index721.html>.

CORREIA, Maria da Luz, 2015. « Futurografia, as cidades imaginárias na fotomontagem », LEITÃO, Lúcia, LEITE, Julieta (coord.), *Discutindo o imaginário: olhares multidisciplinares*, Recife, Universidade Federal de Pernambuco, pp.171-190.

CORREIA, Maria da Luz, 2017. « Contra-retratos: a subversão do grão fotográfico », *Revista de Comunicação e Linguagens*, n°47, pp. 137-156.

CRARY, Jonathan, 1988. « The techniques of the observer », *October*, vol. 45, 3-35.

FLORES, Victor, 2012. *A imagem técnica e as suas crenças. A confiança visual na era digital*, Lisbonne, Vega Editora.

FORD, Lily, sd. « 'Unlimiting the Bounds': the Panorama and the Balloon View », *Public Domain Review*. URL : <https://publicdomainreview.org/2016/08/03/unlimiting-the-bounds-the-panorama-and-the-balloon-view/>.

FOUCAULT, Michel, 1994 [1984]. « Des espaces autres », *Dits et écrits : 1954-1988*, t. IV (1980-1988) Paris, Éditions Gallimard, pp.752-762.

FRADE, Pedro Miguel, 1992. *Figuras do Espanto: a fotografia antes da sua cultura*, Porto, Edições Asa.

FREUND, Gisèle, 1974. *Photographie et Société*, Paris, Éditions du Seuil.

GERVAIS, Thierry, 2001. « Un basculement du regard. Les débuts de la photographie aérienne 1855-1914. » *Études photographiques* n° 9 mai. URL : <https://journals.openedition.org/etudesphotographiques/916>.

LEVIE, Françoise, 1990. *Étienne-Gaspard Robertson. La vie d'un fantasmagore*, Paris, Le Préambule.

KRACAUER, Siegfried, 2013. *Rues de Berlin et d'Ailleurs*, Paris, Les Belles Lettres.

MCLUHAN, Marshall, 1967. *Pour comprendre les média*, Paris, Mame/Seuil.

MEDEIROS, Margarida, 2010. *Fotografia e verdade: uma história de fantasmas*, Lisbonne, Assírio & Alvim.

MORIN, Edgar, 1956. *Le cinéma ou l'homme imaginaire. Essai d'anthropologie*, Paris, Les Éditions de Minuit.

NADAR, 1864. *A TERRE ET EN L'AIR... MÉMOIRES DU GÉANT, PAR NADAR, AVEC UNE INTRODUCTION PAR M. BABINET*, Paris, E. Dentu Libraire Éditeur.

NADAR, 1865. *Le Droit au vol*, par Nadar. Paris, J. Hetzel Libraire-Éditeur.

NADAR, 1900. *Quand j'étais photographe – préface de Léon Daudet*, Paris, Ernest Flammarion Éditeur.

PARK, Robert Ezra, 1979 [1923]. « La ville : propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain », *L'École de Chicago*, présenté par Yves Grefmeyer et Isaac Joseph, Paris, Aubier, pp.83-130.

RANCIÈRE, Jacques, 2003. *Le destin des images*, Paris, La Fabrique Éditions.

ROBERTSON, Étienne-Gaspard, 1831. *Mémoires récréatifs, scientifiques et anecdotiques du physicien-aéronaute E.G. Robertson*, tome 1, Paris, E.G. Robertson.

SIMMEL, Georg, 2018 [1903]. « Les grands villes et la vie de l'esprit », *Les grands villes et la vie de l'esprit. Suivi de sociologie des sens*, Paris, Petite Biblio Payot, pp.37-71.

SINGER, Ben, 2010. « Modernidade, hiperestímulo e o início do sensacionalismo popular », *O cinema e a invenção da vida moderna*, CHARNEY, Leo, SCHWARTZ, Vanessa R., coord, São Paulo, Cosacnaify, pp. 95-123.

VERNE, Jules, 2001. *Un voyage en ballon : A propos du géant. Un drame dans les airs. 24 minutes en ballon*, Amiens, Centre de Documentation Jules Verne.

VIRILIO, Paul, 1988. *La machine de vision*, Paris, Éditions Galilée.

« Nous visons toujours plus haut »
**L'histoire de l'aviation à travers l'affiche Art
Nouveau et Art Déco (1900-1930)**

Marcin SKIBICKI
Université Nicolas Copernic de Torun, Pologne
Chaire de Philologie Romane

L'épopée de la technique et l'aventure de l'affiche sont symétriques. Ces deux lignes, industrielle et artistique, quoique distinctes, s'entremêlent, s'entrecroisent et finissent par s'amalgamer. Nous pouvons dire, sans exagérer les choses, que l'aviation et l'affiche ont toutes les deux la même source – la révolution industrielle, dont le résultat le plus spectaculaire du côté technique est l'avion et du côté artistique la lithographie. L'histoire de l'aviation s'inscrit de façon visible dans l'histoire de la publicité et de l'affiche en particulier. Le but de cet article est de proposer l'analyse du langage publicitaire de deux époques – Art Nouveau et Art Déco, au cours desquelles l'art de l'affiche a pris son essor en reflétant le rêve de voyage, le luxe et la vitesse des avions.

des premières compagnies aériennes. Il entend observer comment et à quel point ce langage a changé au cours de ces trente premières années du *xx^e* siècle, quelles émotions les affichistes ont cherché à susciter et à représenter pendant la Belle Epoque et l'entre-deux-guerres. L'article englobera ainsi les affiches réalisées pour les premiers meetings d'aéroplanes jusqu'à la création des compagnies aériennes modernes, telle Air France, créée en 1933.

Les deux dernières décennies du *xix^e* siècle sont une période au cours de laquelle l'image des villes, de Paris en particulier, a durablement changé. Elles apportent de grandes innovations dans l'affinement des techniques d'impression – la lithographie est de plus en plus populaire et devient une arme courante et efficace dans les mains des publicitaires, à tel point que les murs parisiens se couvrent rapidement d'une masse d'affiches vantant tel ou tel produit. La première impression que nous avons, lorsque nous envisageons une affiche de cette époque, est qu'elle ne respecte pas les règles publicitaires connues aujourd'hui, son but principal n'est pas la promotion d'un produit mais elle vise à provoquer une appréciation esthétique. La bonne affiche doit faire impression, se différencier de la masse des autres (il suffit de mentionner les ouvrages de Jules Chéret ou d'Alphonse Mucha). La recherche de cette prodigieuse puissance de séduction sera alors au cœur de toutes les tentatives des affichistes qui transforment leurs ouvrages en une saisissante expérience visuelle. Les vingt dernières années du *xix^e* siècle sont alors une période où l'affiche réalise d'autres objectifs qui dépassent le dessein commercial. Elle s'oriente vers la formation des goûts de la société, mais elle les suit également pour être conforme au goût du jour. L'article analysera ce phénomène dans la perspective des modes d'interpellation et de focalisation employés dans l'art de l'affiche d'aviation. Il s'agira d'envisager les moyens par lesquels le client potentiel était incité à s'intéresser à ce produit spécifique.

L'affiche d'aviation à la Belle Époque

Force est de constater que le Paris de la fin du XIX^e siècle devient le « nombril culturel » européen, voire mondial. Les artistes des quatre coins du monde affluent pour s'y épanouir artistiquement – leur clientèle, avide de nouveautés et d'excentricités, participe à ce bouillonnement des esprits. Une époque particulière est née, celle que l'on appellera plus tard, « la Belle Époque » et qui, dans son essence, est culturelle. « Non seulement Paris était alors la capitale occidentale indiscutée des arts et des lettres, mais c'était aussi le plus important lieu de production musicale, théâtrale et sans doute aussi littéraire » (Kalifa, 2017 : 14). La capitale n'échappe pas non plus aux changements architecturaux, la révolution haussmannienne a contribué à la transformer en une ville moderne et par excellence universelle. Il suffit de rappeler que le Paris de la deuxième moitié du XIX^e siècle est la scène de cinq grandes expositions internationales (en 1855, 1867, 1878, 1889 et en 1900) qui témoignent de sa position parmi les capitales les plus attractives du monde. Ces changements sont à la base de la naissance de nouveaux médias publicitaires. L'affiche profite de la mise au point de la lithographie et grâce à son universalité se veut le support principal de la « réclame » – tous les murs parisiens deviennent rapidement une gigantesque galerie urbaine accessible à tous. Il faut souligner que cette popularisation de l'affichage coïncide avec le moment de la seconde révolution industrielle qui introduit de nouveaux « champs » à explorer pour la publicité. Il est incontestable que les affiches les plus anciennes concernent les produits de consommation courante. Toutefois, avec l'arrivée de nouveaux services ou produits, elles commencent à vanter plus ou moins fidèlement leurs qualités. Cela concerne tout d'abord les bicycles et tricycles (dans les années 1870), suivis du chemin de fer (dans les années 1880) pour aboutir aux automobiles (dans les années 1890). L'alliance de la technique et de l'art est désormais un fait. Nous pouvons présumer que

l'affiche d'aviation dérive de l'affiche touristique (de l'affiche ferroviaire plus précisément) qui a débuté dans les années quatre-vingts du XIX^e siècle et dont le succès était lié à la mise en place de trains spéciaux dits « trains de plaisir » qui transportaient à bas prix les Parisiens avides de bains de mer et de soleil. Commandées par les Compagnies des Chemins de fer, alors privées, ces affiches s'étaient dans les gares ferroviaires pour vanter les destinations touristiques. Elles sont devenues une sorte d'invitation au voyage, au rêve, à la découverte, dans la grisaille des gares enfumées (Calvet, Thibault, 2006 : 70).

Nous devons souligner que le langage de l'affiche d'aviation puise sans aucun doute dans l'imaginaire littéraire qui est très influent à cette époque. Le rêve de voyages aériens fait depuis longtemps son chemin dans la société et est nourri de descriptions fantastiques sous la plume de Nicolas-Edme Restif de la Bretonne (*La Découverte australe par un homme volant*, paru dès 1781) ou de Jules Verne (*Cinq semaines en ballon*, paru en 1863). La dernière exposition universelle, celle de 1900, outre le fameux trottoir roulant, présente le dernier cri de la technologie, l'aéroplane, tant rêvé, qui s'efforce de conquérir la route de l'air. Le ciel devient désormais le théâtre où s'animent les inventions de l'homme. Le rêve ancien de se déplacer dans l'air est devenu un fait accompli, le public accueille cette nouveauté technique avec enthousiasme. L'aéroplane complète le vaste assortiment des moyens de transport et devient rapidement l'un des sujets récurrents de l'affiche. Toutefois, son image diffère de celle des autres moyens de transport et cela est dû à la spécificité même de l'aviation. Contrairement par exemple au transport maritime, pour lequel la focalisation s'opère autour de la magnificence technique des bateaux (il suffit de mentionner les ouvrages somptueux de Cassandre, tels que « l'Atlantique » ou « La Normandie », tous des années 1930), à l'automobile qui met l'accent sur le confort et la vitesse

(sans oublier l'émancipation féminine que nous apercevons sur de nombreuses affiches de l'époque, comme « Audibert & Laviotte », dessin de Louis Hurvet de 1897 présentant une femme au volant), l'affiche d'aviation accentue dès ses débuts l'art de surpasser l'impossible. C'est bien le cas de la première affiche jamais connue intitulée « The May Century » qui a été dessinée en 1897 par Charles Wright, illustrateur du journal *New York Herald* (image 1). Grâce à l'usage de cerfs-volants, spécialement conçus à cet effet, le lieutenant Hugh Wise est devenu le premier à ouvrir l'époque moderne de l'essor de l'aviation. La moue effrayée du lieutenant est très emblématique, son vol est des plus dangereux et imprévisibles. Très rapidement le ciel devient le théâtre animé par les inventions de l'homme. Les prouesses intriguent et font rêver. Cette période héroïque est très prolifique en matière d'affiche vantant ce nouveau moyen de transport. Tout comme les pionniers de l'aviation, les affichistes se trouvaient eux-aussi devant un domaine entièrement inconnu, où tout était à inventer. Les références, les codes, les sujets à accentuer, inconnus jusqu'alors, permettent aux artistes de s'exprimer librement et de trouver, avec plus ou moins d'imagination et de bonheur, un langage qui serait compris par les destinataires. L'aviation se fait ainsi connaître par le large public lors des premiers meetings et expositions aériens organisés depuis 1909 partout en France (Caen, Reims, Pau, Angers, Lyon). Ce type d'événements avait besoin d'une promotion particulière et devant le développement fulgurant de ces démonstrations des machines à la fois magiques et infernales, les affichistes se préoccupaient de proposer des affiches d'une inventivité étonnante.



Image 1. Charles Wright, *The May Century*, 1897



Image 2. Edouard Montaut, *Première Exposition...*, 1909

La Première Exposition Internationale de Locomotion Aérienne, ancêtre du Salon du Bourget, qui a eu lieu à Paris en 1909, montre l'ampleur de ces changements. Une dizaine d'années ont suffi pour que l'homme s'empare de l'espace et le maîtrise. Nous assistons à un passage, celui des balbutiements de l'aviation réservés à quelques passionnés visionnaires, aux promesses captivantes partagées par tous. Les aérostats, comme les ballons gonflés et les cerfs-volants soumis aux aléas du vent, sont suivis par d'autres appareils « plus lourds que l'air », aéronefs ou avions, qui, propulsés par les moteurs, permettent de voyager indépendamment des conditions météorologiques. Le progrès technique trace une nouvelle voie : le rêve universel de vol devient réalité. La grande vedette de l'exposition est sans conteste le Blériot XI, à bord duquel Louis Blériot venait de traverser la Manche deux mois auparavant. L'affiche pour l'ouverture de cette exposition, un véritable moyen d'expression artistique et poétique, témoigne bien de cet essor inouï (image 2). Son auteur, Edouard Montaut, aquarelliste, connu pour ses illustrations d'automobiles et de dirigeables, montre au premier plan de l'image, sous forme d'allégorie un personnage, en mouvement. Il s'agit d'Héphaïstos, dieu grec du feu et des métaux. Perché sur le sommet du volcan Etna qui était sa demeure, il tient ses attributs : un marteau et un tablier de forgeron adossé à une enclume. Ce dieu réputé industriel montre d'un geste désespéré un ballon gonflé, un avion et un dirigeable, probablement « La Liberté » produit par Clément-Bayard. Ce geste ailé procure à l'image une sensation de déplacement et annonce le fait que le temps des dieux est révolu et que l'homme s'avère plus fort grâce à la révolution industrielle et technique, l'époque de l'aviateur, du « nouvel Héphaïstos », est née. La thématique proposée par Montaut prouve que l'affiche, tout comme la peinture dite « académique » de l'époque, était ancrée dans la tradition antique où les mythologies grecque ou romaine étaient des sujets particulièrement bien représentés (Weill,

1991 : 50)¹⁴². Cette affiche est d'une grande importance car elle vante la toute première exposition indépendante du matériel volant en France. Un an auparavant seulement, l'aéronautique était invitée par l'Automobile-Club de France et présentée dans un coin, loin derrière les automobiles (Hartmann, Leloup-Perrier, 2009 : 50). Les dirigeables et les Zeppelins, symboles de la puissance industrielle allemande, suscitent l'enthousiasme de la foule. Mais ce qui l'enchantait davantage, c'est le franchissement de l'impossible avec les engins « plus lourds que l'air ». C'est le temps des records de vitesse, de durée et de distance battus. « Nous visons toujours plus haut », ce slogan publicitaire d'Air France, même s'il date d'une autre époque, décrit parfaitement cet enthousiasme pour les exploits des pionniers de l'aviation. Pour saisir l'importance des changements et leur rapidité il suffit de comparer les résultats atteints par Alberto Santos-Dumont en 1906 dans un concours organisé par l'Aéro-Club de France – son record de durée est de 21 secondes – avec celui battu par Hubert Latham trois ans plus tard seulement, qui passe à 67 minutes ! (Gaboriau, 2017 : 188-207). C'est dans cette atmosphère de compétition que naît à partir de 1909 l'engouement pour les meetings aériens auxquels les affichistes prêtent volontiers la main. L'aéroplane est salué triomphalement durant les meetings de Paris, de Reims, de Berlin, de Doncaster, pour n'en citer que quelques-uns, tous organisés en un an. Les affiches pour ces événements évoquent en général le défi qui attend les participants et présentent une multitude d'avions prenant part au concours. Il n'est pas

142 Il faut souligner que les sujets relatifs à la mythologie se prêtaient volontiers au service de l'affiche d'aviation. Nous pensons surtout au mythe d'Icare et de Dédale, qui, au-delà du thème de la transgression des frontières du permis et de l'interdit, évoque avant tout le rêve de voler et de conquérir le ciel qui a toujours fasciné les hommes. Il n'est donc pas étonnant de retrouver ce thème graphiquement exploité sur de nombreux travaux de l'époque, tant sur l'affiche (*Latham Flüge* de Julius Gipkens, image 9, est exemplaire), que dans la peinture (Sergueï Solomko et son tableau *Le Songe d'Icare* de 1928).

rare que les compétitions soient suivies sur l'affiche par la représentation d'un public enthousiaste. Etudions une autre œuvre d'Edouard Montaut, cet affichiste prolifique, intitulée « Grande Semaine d'aviation de la Champagne » qui, conçue en 1909, est emblématique (image 3).



Image 3. Edouard Montaut, *Grande Semaine...*, 1909

Image 4. Alexandre Grün, *Monte-Carlo...*, 1909

Montaut présente des biplans dont les pilotes sont salués par une jeune dame (à noter la valeur exceptionnelle des prix attribués, 200 000 francs, somme énorme qui équivaut actuellement à un million d'euros). Les pilotes sont les conquérants de la vitesse, « les chevaliers » de la machine qui tiennent entre leurs mains les nouveaux engins. Il y a ici une sorte de mythologisation : ils sont seuls dans le ciel, comme jadis l'étaient les cavaliers : grâce à leur courage, ils bénéficient du prestige des dompteurs d'espace et de vent

comme jadis Icare. La pose dans laquelle est immortalisé l'un des participants qui dirige son aéroplane rappelle celle des cavaliers qui domptent leur chevaux¹⁴³. Les affiches d'aviation de la Belle Epoque focalisent l'intérêt du destinataire sur les appareils, rares sont les affiches qui montrent le plaisir de leur utilisation¹⁴⁴. Le cas de l'affiche conçue par Jules Alexandre Grün pour le premier meeting aéronautique à Monte-Carlo en février 1909 (image 4) est une exception à cet égard. Ce fameux affichiste, qui se plaisait à présenter la vie artistique montmartroise, a proposé une image très poétique, qui est à l'opposé de la réalité : un biplan Wright commandé par un pilote joyeux emmène sans souci une passagère dont l'air content et décontracté témoigne que rien ne vient troubler leur vol (la réalité à bord des aéroplanes de l'époque, vu leur construction rudimentaire, était quand même toute autre). Cette affiche répond entièrement aux goûts de l'artiste qui se décide à mettre une de ses cocottes, élément fétiche de ses compositions, au service de l'affiche d'aviation¹⁴⁵.

143 Ce mythe sera d'ailleurs nourri par des descriptions des premières rencontres avec ces bêtes ailées que nous pouvons retrouver dans la presse de l'époque. C'est le cas sous la plume de Guy Arnoux, futur auteur de la première affiche publicitaire pour une compagnie d'aviation « Messageries Aériennes », qui en 1900, lors de l'Exposition universelle à Paris, a aperçu l'Eole d'Ader. Il a noté : « J'avais très souvent senti les battements de mon cœur [...] sous mes mains, se trouvaient les commandes mystérieuses qui donnaient la vie à cette incomparable création [...] le générateur n'attendait qu'une flemme pour animer la merveille » (Calvet, Thibault, 2006 : 74).

144 Cette stratégie persuasive était communément employée sur les affiches vantant l'automobile. Contrairement à l'affiche d'aviation celle de l'automobile « se féminise » et met au volant la femme qui devient ambassadrice des concours d'élégance vantés très souvent sur l'affiche (E. Lopez, 2011 : 12). Dans les compositions pour l'aviation (surtout celles qui promeuvent les meetings) les femmes, si elles apparaissent, représentent avant tout le public et saluent les as de l'aviation tout en restant un élément décoratif de l'affiche (voir image 3).

145 Ce concours d'aviation s'est avéré être « un concours fantôme ». Comme le rappelle A. Weill, il devait attirer un public gigantesque et les plus grands noms du monde d'aviation, séduits par la somme considérable

L'affiche d'aviation de l'entre-deux-guerres

En sublimant l'aéroplane comme objet technique, l'affiche modifie l'image de l'aviation. Ses capacités sont dorénavant reconnues et il convient que ses utilisations commerciales et civiles soient convenablement envisagées. Une industrie se crée et se démocratise. Les premiers vols commerciaux sont assurés entre Paris et Londres à partir de 1911 par la Compagnie générale transaérienne, qui utilisait les dirigeables « Astra » et les monoplans « Blériot » pour transporter des marchandises et du courrier. Il faut pourtant attendre la fin de la Grande Guerre pour voir germer l'idée d'utiliser le matériel aéronautique pour le transport aérien du fret et des passagers. La majorité des affiches créées dans les années 1920 concernent les services de transport assurés par beaucoup de sociétés privées, telles des sociétés françaises comme : Air-Union, société constituée en 1923, L'Aéropostale assurant les vols en Amérique du Sud et les vols depuis la France vers l'Afrique du Nord ou enfin Air Orient qui effectuait des vols en Asie (les trois seront amalgamées avec deux autres, CGTA et CIDNA, en 1933 en une seule compagnie, Air France, voir Thibault, 2008 : 23). Toutes les compagnies aiment vanter leurs capacités et l'étendue de leurs réseaux, d'où le recours à toute sorte de cartes géographiques qui illustrent leurs champs d'opération. Ce type de publicité était surtout populaire dans les années 1920 et servait avant tout à mettre en valeur, de façon directe ou indirecte, plus poétique, l'essor et la puissance de la compagnie.

du pool. Le jour du concours venu, les organisateurs ont dû l'annuler parce qu'aucun participant ne s'était présenté (les aviateurs avaient peur des vents capricieux de la rade de Monaco). Cette affiche, présentant une femme toute radieuse à l'idée de faire une excursion aérienne, fait contraste avec la réalité (Weill, Perry, 2005 : 131).



Image 5. Anonyme, *G. Latécoère. Lignes aériennes*, 1925

Image 6. Albert Solon, *Air France...*, 1934

L'affiche créée en 1925 pour les lignes Latécoère (image 5), ancêtre de l'Aéropostale, met en relief la longueur impressionnante de son réseau. Elle représente le tracé de la ligne aérienne « Toulouse-Casablanca », longue de 1850 km, réalisée en 12 heures de vol avec des escales à Barcelone, Alicante, Malaga, Rabat. A chaque arrêt, on change de pilote et d'avion, le plus souvent des Breguet 14 provenant des stocks de guerre. Pourtant, l'avion dessiné n'est pas un Breguet 14 mais un « Latécoère 4 multiplace », biplan trimoteur construit par la société Latécoère (dans les années 1920, les avions civils remplaçaient successivement les constructions militaires). Cette affiche est en quelque sorte révolutionnaire, c'est probablement la première fois qu'on voit apparaître sur une affiche d'aviation

des habitants des contrées exotiques, c'est-à-dire des Berbères qui saluent d'un geste bienveillant l'arrivée des avions. Tradition, exotisme, coutumes des peuples lointains : l'affiche de l'entre-deux-guerres se nourrit de ces éléments qui, illustrés de façon dépouillée et emblématique, font l'essentiel de sa construction (en marge de ceci il faut remarquer que cet appel aux rêves de voyages, au besoin de connaître d'autres cultures et coutumes sera très durable dans les stratégies publicitaires de l'entre-deux-guerres, de l'après-guerre et dure jusqu'à notre époque). Ces illustrations des pays exotiques qui sont déjà à portée de main, présagent parfaitement un slogan d'Air France qui apparaîtra dans les années 1960 : « J'y vole donc j'y suis ». Albert Solon qui aimait les raccourcis, les idéogrammes, sur son affiche pour Air France (image 6) emploie un palmier qui symbolise efficacement la proximité géographique entre la France et Alger. La composition nage dans la couleur jaune qui souligne métaphoriquement le soleil du Midi. *L'assouvissement du rêve* et de la connaissance du monde n'est pas loin.

Une courte incursion dans l'histoire du graphisme est nécessaire pour comprendre les changements qui s'imposent sur l'affiche dans les années de l'entre-deux-guerres. Il faut dire qu'au cours des années 1920, l'affiche rompt définitivement avec la peinture et les Beaux-arts pour trouver son propre langage de communication visuelle. Le but est d'appliquer les simplifications réductrices propres au cubisme pour obtenir l'efficacité voulue. L'enjeu est de taille. Ce que nous avons vu jusque-là, relevait de la tradition de la peinture, une peinture mise au service de la publicité. Autour de 1925, un groupe de jeunes artistes, avec Adolphe Mouron dit « Cassandre », qui s'impose comme figure de proue de ce mouvement, se met à renouveler le langage publicitaire. En 1935, Cassandre formule sa théorie : « La peinture est un but en soi. L'affiche n'est qu'un moyen de communication entre les commerçants et le public, quelque chose comme le télégraphe. L'affichiste joue le rôle du télégraphiste : il n'émet pas de messages, il les

transmet » (Sauvage, 2005 : 15). Pour que l'affiche devienne ce « télégraphe publicitaire », il faut, selon Cassandre, qu'elle porte en elle la solution de trois problèmes : optique (une affiche doit être remarquée), graphique (une affiche doit être appréhendée rapidement) et poétique (une affiche doit émouvoir pour être retenue) (Mouron, 1991 : 48-50). Ces principes clairement exprimés, Cassandre les met brillamment à exécution. Cassandre est surtout connu pour ses spectaculaires affiches ferroviaires et maritimes (les affiches « Nord Express » et « Normandie » restent les plus connues), mais il participe aussi à la propagation de l'image des services aériens. L'avion se prête particulièrement bien à l'expression de son esprit moderne à la manière de Filippo Tommaso Marinetti mais aussi de Le Corbusier. Le futurisme, fondé en 1909, a été la glorification de la machine et de la vitesse, la louange de la machine ; il s'installe dans l'affiche française et marque la rupture avec le modèle descriptif dominant dans le graphisme (Lista, 1977 : 225).



Image 7. A. M. Cassandre, *Air-Orient. Poste aérienne*, 1932



Image 8. Albert Solon, *Lignes Farman...*, 1930

En 1932 à la demande d'Air-Orient, Cassandre crée une affiche qui se veut novatrice (image 7). Il y applique le photomontage, une nouvelle technique qui s'est imposée dans la publicité (affiches et presse) au début des années 1930. Sur les deux photographies aux couleurs sépia juxtaposées qui servent de fond, l'une représentant Paris, l'autre l'Indochine, l'affichiste marie deux éléments : un pigeon voyageur et un avion. L'oiseau porte une enveloppe, il est aidé par un autre oiseau, moderne et mécanique. C'est le service d'Air Orient, poste aérienne. Comme nous pouvons le voir, tout y est résolu : le problème optique (un gros avion noir qui attire l'attention du passant), le problème graphique (la nécessité d'une image qui parle vite, que Cassandre définissait comme une sorte d'idéogramme) et le problème poétique (une métaphore avion-oiseau). D'autres affichistes suivent ce chemin, qui mène vers un style d'un grand dépouillement. Par exemple, Albert Solon, affichiste longtemps lié à diverses compagnies aériennes, dessine en 1930 une affiche pour les lignes « Farman » (SGTA), dont la construction témoigne de cette tendance Art Déco (image 8). La revue *Vendre*, dans son numéro de septembre 1930, décrit ainsi cette affiche : « Un avion, un phare, l'image est simple et il a suffi, pour la construire d'heureuse manière, de songer à prolonger en faisceau lumineux deux obliques de la lettre A. Il n'en faut pas plus pour donner à cette affichette une originalité de bon aloi » (Bargiel, 1991 : 117). Cette lettre « A », qui accentue avec de la lumière le vol d'un beau trimoteur Farman F-300, suffit pour focaliser l'intérêt du destinataire. Avec le minimum de moyens utilisés on obtient le maximum de résultats. Parfois les affichistes cherchent à trouver un idéogramme à partir d'un gag visuel. L'affiche « Paris-Londres en 1 h 30 » signée par Roger de Valerio est des plus réussies en ce domaine. Nous n'y retrouvons plus de carte géographique proprement dite, mais celle-ci se trouve très symbolisée (nous voyons deux fragments verts qui suggèrent la France et l'Angleterre). La question qui hantait sans doute l'artiste était la suivante :

« Comment rendre la proximité géographique de deux pays ? » Il s'est résolu à présenter la noble silhouette d'un trimoteur Wibault 283 vu de haut qui survole l'ombre de la tour Eiffel s'étendant au-dessus de la Manche en reliant les contours simplifiés des côtes de France et d'Angleterre. Une fois que les compagnies aériennes desservent toutes les destinations du monde entier, le besoin se fait sentir de modifier le langage de l'affiche. Roger de Valerio, toujours, réalise en 1935 une affiche emblématique représentant une jeune femme en figure de proue d'un bimoteur en plein vol, qui montre l'hippocampe ailé du logo de la compagnie devant le soleil. Il s'agit d'une des premières publicités de la toute jeune compagnie. Le slogan qui accompagne l'image est : « Dans tous les ciels Air France ». Nous pouvons voir dans cette jeune femme qui est à la proue de l'appareil une figure allégorique de la déesse du voyage, celle qui est le personnage clé de l'essor d'Air France. Désormais, le style d'Air France s'individualise et se personnalise. Dans l'œuvre d'Albert Solon, de Roger de Valerio et de leurs successeurs, les compositions des affiches pour cette compagnie comprennent toujours quatre éléments récurrents : le ciel (symbole du réseau), l'avion (défi technique et savoir-faire de la compagnie), le nom de marque et le logo (hippocampe ailé, hérité d'Air Orient).

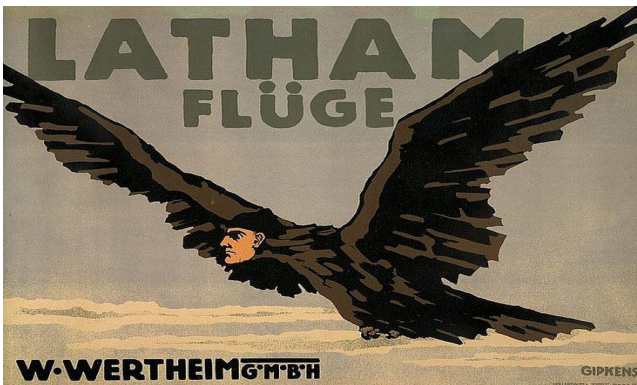


Image 9. Julius Gipkens, *Latham Flüge*, 1909.

Conclusion

Pour finir, il faut souligner que l'affiche est un support de choix qui, grâce à son caractère artistique, à l'instantanéité de son impact et à son universalité, complète la publicité présente sur d'autres supports, dans les journaux et les dépliants. Chaque type d'affiche a pourtant son aspect particulier et répond à l'exigence de critères fort différents. L'affiche d'aviation a trouvé son propre langage, qui différerait de ceux employés pour les autres moyens de transport. Ce n'est pas une automobile qui s'apprivoise facilement, qui apparaît sur les affiches comme un membre de la famille, un cheval mécanique docile aux commandes duquel se trouvent de séduisantes amazones de la Belle Epoque. L'avion est tout autre chose. Son image est souvent « dépersonnalisée » : dès le début, l'avion fait son entrée dans l'art de l'affiche comme une bête sauvage qui doit être domptée. Il est maîtrisé par quelques hommes audacieux qui méritent toute l'admiration, et deviennent de nouveaux Icare (tel par exemple le personnage d'Hubert Latham, pionnier de l'aviation, qui devient sur l'affiche de Julius Gipkens un oiseau – image 10). Plus tard, au gré du déploiement de l'aviation commerciale dans l'entre-deux-guerres, l'affiche raconte des histoires de pays lointains qui renouent avec la riche tradition littéraire qui suscite le désir d'explorer, de visiter des contrées inconnues. Voler engendre un grand prestige à l'époque de l'aviation pionnière. L'affiche ne présente jamais l'intérieur des appareils (comme le faisait l'affiche ferroviaire ou l'affiche maritime), ne parle pas du confort des voyages à bord (étant donné l'inconfort des premiers avions, elle ne pouvait pas mentir à ce point), mais promet un dépaysement complet en quelques heures seulement. Ces éléments seront encore longtemps présents sur l'affiche et dans la publicité d'aviation, peut-être pour « faire du ciel le plus bel endroit de la terre » (slogan d'Air France, lancé en 1999).

Références bibliographiques

BARGIEL, Réjane, 1991. *Quand l'affiche faisait de la réclame*, Paris, Editions de le Réunion des musées nationaux.

CALVER, Louis-Jean, THIBAUT Philippe, Michel, 2006. *Affiches Air France. Rêver le monde*, Paris, Le Cherche Midi.

GABORIAU, Philippe, 2017. « L'espace mental d'Henry Farman. Corps et sports mécaniques à la Belle Époque », *Techniques&Culture*, n° 62.

HARTMANN, Gérard, LELOUP-PERIER, Françoise, 2009. *Affiches de l'histoire de l'aviation*, Paris, Citadelles&Mazenod.

KALIFA, Dominique. 2017, *LA VÉRITABLE HISTOIRE DE LA « BELLE EPOQUE »*, Paris, Fayard.

MOURON, Henri. 1991, *CASSANDRE – AFFICHES, ART GRAPHIQUE, THÉÂTRE*, Paris-Munich, Schirmer/Mosel.

LISTA, Giovanni. 1977, *Marinetti et le futurisme : études, documents, iconographie*, Paris, L'Age de l'Homme.

LOPEZ, Emmanuel, 2011. *Affiches de l'automobile*, Paris, Citadelles&Mazenod.

SAUVAGE, Anne-Marie. 2005, *A. M. Cassandre. Œuvres graphiques modernes 1923-1939*, Paris, Bibliothèque Nationale de France.

THIBAUT, Philippe-Michel, 2008. *Air France : L'art du voyage*, Paris, Découvertes Gallimard.

WEILL, Alain, 1991. *L'affiche dans le monde*, Paris, France-Loisirs.

WEILL, Alain ; PERRY, Israel, 2005. *Les affiches de Grün*, New York, Queen Art Pub.

Crédits photographiques

Image 1. HARTMANN, Gérard, LELOUP-PERIER, Françoise, 2009. *Affiches de l'histoire de l'aviation*, Paris, Citadelles&Mazenod, p. 12.

Image 2. HARTANN, LELOUP-PERIER, 2009 : 51.

Image 3. HARTANN, LELOUP-PERIER, 2009 : 50.

Image 4. WEILL, Alain, PERRY, Israel, 2005. *Les affiches de Grün*, New York, Queen Art Pub, p. 130.

Image 5. HARTANN, LELOUP-PERIER, 2009 : 87.

Image 6. BARGIEL, Réjane, 1991. *Quand l'affiche faisait de la réclame*, Paris, Editions de le Réunion des musées nationaux, p. 119.

Image 7. SAUVAGE, Anne-Marie, 2005. A. M. Cassandre. *Œuvres graphiques modernes 1923-1939*, Paris, Bibliothèque Nationale de France, p. 87.

Image 8. BARGIEL, 1991 : 117.

Image 9. HARTANN, LELOUP-PERIER, 2009 : 19.

The beginnings of air boy-scouts in Portugal (1935)

Gonçalo BRITO GRAÇA
PIUDHist; CEHR-UCP

Introduction

The existence of an air boy-scouts group in Portugal was first mentioned in 2007. The scouting century was celebrated worldwide. Over that year, *Corpo Nacional de Escutas*, the Portuguese Catholic scouting association, decided to publish a memorial book, which sought to recover Catholic scouting history in Portugal and former colonies. In that volume, the author cites a small, fragmented reference to the first air-scout unit known in all Portuguese imperial territories – in the city of Moçâmedes (nowadays Namibe, in Angola) in 1935. That snippet expresses a willingness to create something new, modern, and highly necessary in the social setting of 1930s colonial Angola (Reis, 2007 : 244).

Additionally, in the Catholic Scouts Association National Museum (*Museu Nacional do Corpo Nacional de Escutas* in the original), located in Lisbon, there is an old book entitled Handbook for Air Scouts (*Manual do Escoteiro do Ar*). Its author was a famous 1930s writer of children's literature (Almiro, 1935). Posed with the question of why the book was so little known, elderly scouts reason that the author failed to reach his intended audience. It is rather more likely that the objective of setting up an air scouting group was not achieved at all. Even in the 1980s and 1990s, some effort was made in order to create an air boy-scout group, but it did not go beyond a short book publication (Elias, 1987).

Despite these episodes, no references to air scouting can be found in accounts of the Portuguese scouting movements by its main historians. Recently, in 2015, there was some interest and an initiative to promote the creation of a new air-scouts unit. This was based around the Montijo Air Force Base, taking advantage of a supportive military structure (Silva, 2015). The institutionalization of this group, concurrently with the public announcement of Portuguese scouting history based on old general newspapers (and subsequently spread on social networks such as *Facebook*), reminded the public that the Montijo Air-Scout Group was not the first of its kind in Portugal; further, the history of air-scouting in this country was not as recent as previously thought.

This paper seeks to delve into the origins of non-governmental glider aviation apparatus in Portugal and Portuguese colonial Angola. At some distance from other dictatorial contexts, the *Estado Novo* political elite did not conceive of an ideal of 'military New Young Man' by massive airborne experience, as was the case in Mussolini's Italy. Before the Spanish Civil War, the few known glider activities were executed by civil associations as *Aero Club de Portugal* or the two official national Boy-Scouts Associations with leisure/

commercial purposes. Their pedagogy and training was later appropriated by State Youth officers and implemented from the bottom up so as to establish an air branch in Mocidade Portuguesa militias. This is the main difference between the Portuguese reality and other European dictatorial regimes. This training, mixing bushcraft, camping and knot craft with aeromodelling constructions ended in 1936-1937 with the rise of the *Hitlerjugend* interest and interference in the Portuguese National Youth pedagogic agenda, which expanded air activities over the Sintra airport, where a new type of soldier was being invented (Ninhos, 2017: 169).

Portuguese Air Boy-Scouts history. An approach

The “scouts”, as an object of study, are usually limited to sociological or pedagogical studies, which has reduced its potential for analysis in other academic contexts. Starting in 1907 at the outskirts of London, this youth pedagogical philosophy eventually split into two branches: land explorers (pathfinders) and sea scouts. With the progress of aviation and the rise of a new romantic idea of chivalry (Esposito, 2018: 69), a third branch was created – the air scouts. There is enough information about the history of air scouting in English-speaking countries, but a summary lies outside the scope of this paper. My foremost concern here is this third branch of the scouting movement in Portugal and the Portuguese empire. As suggested by the title, the beginnings of air boy-scouts in this country can be traced to 1935 and are related to a small-scale social setting; the literature thus far has not delved into this.

In this paper, my intention is to open new historiographical perspectives on a relatively new subject matter. Two reasons explain why this modern project is almost unknown in Portugal. First, many scout groups don't have any internal historical archive, and have had neither the intention nor the sensitivity to preserve historical records. Second, many scout

leaders burned personal records so as to avoid information leaks at two critical junctures. The first instance of record destruction occurred during the *Estado Novo's* dictatorship; the second occurred after 1975 as political persecution in the transition to democratic rule was seen as a distinct possibility. It is important to remember that boy-scouts were frequently accused of being torn by political contradiction. During the Military and *Estado Novo* Dictatorships period (1926-1974), the interconfessional scout association was accused of having forbidden contacts with Freemasons. After the democratic transition, they were accused of sustained collusion with the Dictatorship.

Although historical data are rare for this study (but very interesting in some details, as a matter of fact), the majority of aerial pedagogy studies towards children and youth did not reach other scout groups. The current state of the study of this scouting branch shows that there is a need for more research and reflection on the modes of knowledge transmission and air flight practices among youth groups. Normally, this kind of 'youth formal association' is perceived to be exclusive to the pathfinder branch, which was the major one, thus relegating *sea scouts* or *air scouts* to a secondary plane.

There is no consensus on the origins of these latter branches. However, there is evidence that some specialization within the scouting movement started between 1910 and 1912. As a specific and educational movement which greatly lacked teachers, several European associations tried to find air flight instructors to fill their scout leader's tiers. This in turn enabled the emergence of an air branch. After the publication of books like "Scouting for boys" (1908) and "Sea Scouting and Seamanship for boys" (1911), Baden Baden-Powell, the youngest brother of general Robert Baden-Powell, wrote a new handbook for air scouts and made the air-branch official in 1941 (Schildböck, 2016, Kidd, 2013: 50-51).

Baden Baden-Powell was part of the military staff connected with the first Royal Air Force projects. Simultaneously, he was an enthusiast of the inclusion of aero navigation activities in British scout groups. The intention of establishing or expanding air branches arose in other countries; there is historical evidence regarding France, Spain, the USA, Hong Kong, etc. (Poumailloux, 2004, Rowan, 2005: 192, Kua, 2011: 317-318.).

Meanwhile, it became apparent that efforts to create air branches in Portuguese scouting associations were very different from those in British territories. In Great Britain, for example, there was direct elite interest in adapting scouting pedagogy into aeronautical development and clear interference from the Royal Air Force in the life of some groups, as seen by enforced usage of their quarters (Walker, 2009). In Portugal, interest in these activities soon rose. This can be observed in some of the general press: there are at least two pictures which show the participation of boy-scouts in a public air flight demonstration of Sacadura Cabral, a popular Portuguese aviator (*Ilustração Portuguesa*, 1917). But there is no record about any political interest in implementing air training in boys-scouts' units.

Air Boy-Scouts. Colonial Angola

It is important to take child fascination for aeronautical activities and air travels over Africa in those days into consideration (Van Vleck, 2013: 44). Always present in the modern conception of globalism, these imaginations can be seen in world literature as exemplified by Jules Verne's 'Five Weeks in a Balloon', among others. Portugal was no exception. During the early decades of the 20th Century, personal ambitions to implement air transports came up, and Portuguese literature for children is full of episodes with airplane stories. For example, on 1937, the writer Maria Archer, on her *Viagem à roda de África* (translation: "Travelling

round Africa”), introduces readers to a scenically critical tale with the inclusion of three child characters, who travel from Portugal to Ethiopia to help king Negus against Italian-fascist invasion. The circumstances of civil air transportation, as well as the portrayal of Mussolini’s military air force, are illustrative of the lack of industrial development in 1930s Portugal (Archer, 1937).

If literature somehow supported colonial industrial development, the creation of an Expeditionary Air Squadron in Huila (Angola) enabled contact with reality. The construction of an airport to accommodate this Air Squadron was promoted by the Portuguese colonial government of Norton de Matos in 1918 (Pinto, 2010: 12). The travels of Lieutenant Humberto da Cruz and Carlos Eduardo Bleck along the Lisbon-Guinea-Angola route, between 1930 and 1931, enabled and carried intercontinental interest in connecting colonial and metropolitan territories by air (Cruz, 1937).

Such intercontinental aerial connectivity encouraged the development of civil aviation associations. In both territories, air boy-scouts groups were created in the same year without any shared acknowledgement. A favourable industrial outlook, concurrently with the rise of aviation, nurtured the inception of two groups in Angola: one in the capital city of Luanda and the other in the city of Moçâmedes (renamed Namibe after the independence of Angola in 1975). Not enough historical evidence remains to enable greater insight into their activities, but the single known source, the colonial newspaper ‘Mossamedes Semanário’, explains their intentions and how their projects were apparently a little naïve (*Mossamedes*, 1935, July 25th: 2). Members were young men between 14 and 18 years old who tried to buy a small sport airplane to instruct younger boy-scouts. The local colonial elite approved of this decision and promoted the purchase by advertising fundraising initiative in newspapers, but this activity resulted

in internal colonial interference. Soon, Antom de Fonseca, likely an airplane instructor of the *Aero Club de Angola*, in Luanda, objected to the purchase and suggested menacingly that the airplane's maintenance would be impossible. His condemnation of the initiative was published in the August 1935 edition of the 'Mossamedes Semanário' newspaper. It specifically targeted the initiative because of its location in southern Angola; it also sought to raise concerns about the need for standardization in the training of new pilots. The argument was that scouting pedagogy ought to be replaced by *Aero Club* oversight. The role of Antom in this process is of some relevance because, in another newspaper, one can read that in the same year, an air scout group was projected to start its activities in Luanda (*Novos de Portugal...* 1934/1935 : 158). In this case, there wasn't any direct State interference. In this instance, a struggle for the power is apparent between settlers from Luanda (the largest city and future capital) and Moçâmedes (the countryside). Distinct political factions grappled with the youth framework and struggled with the question of who had the right to impart, evaluate and transmit aeronautical science. Or in words of those days, who were the individuals best positioned to teach aviation skills to Angola's men of tomorrow?

It was a short experience. Between 1936 and 1939, with the ascent of *Mocidade Portuguesa* (Dictatorship National State Youth), all scout groups in African colonies had to end their activities and transfer their human resources to local militias. All scouting programs were forbidden by Decree n. 29453, of February 02nd 1939, and colonial boy-scouts were allowed to open new units only after 1951. Currently, there is no known reference about air scouting in the Portuguese empire from 1951 until the independence of its colonies in 1975.

Air Boy-Scouts. Portugal

Meanwhile, in the metropolitan territory, in the same year of 1935, there was a favourable conjuncture to promote an air boy-scouts branch in any scout group. This is observed in at least two different publications. One by Fernando Almiro, an aviation scholar, who was not a scout himself but wrote the Air scouts' handbook (*Manual do Escoteiro do Ar* in the original) in 1935/1936. The volume was of little public interest at the time. It was sold and distributed, but interest only rose in the 21st century. The other was a simple national school teacher magazine entitled 'Novos de Portugal', which targeted teachers as its intended readership and was very apologetic of Baden-Powell pedagogy. Its pages mention Humberto de Brito, an unknown scoutmaster responsible for the administration of boy-scouts' gliding flights.

Similarly to the Angolan context with regard to interest in aviation and airborne experience, a group was started in Lisbon: it sought to acquaint itself with aeronautical knowledge in its camping seasons. Furthermore, it also called upon aviation technicians to fill its leadership positions. As a consequence, the 18th Group from *AEP - Associação dos Escoteiros de Portugal* (Portuguese scouting association) was created¹⁴⁶. In the AEP headquarters, six air boy-scouts' personal records date from 1935:

146 Lately, *Associação dos Escoteiros de Portugal* has sought to recover lost 'historical' records through volunteer work. As it struggles with economic limitations, the association has suspended the construction of a central historical archive. At the time of the writing of this paper, there isn't any document registration indexation and it is very difficult to access specific information for a specific year.

Name	Age	Place of birth
Joaquim Júlio da Silva Lagarto	32	Cartaxo (Portugal)
Dário Gonçalves	23	Lisboa (Portugal)
José Renato Fiúza da Silva	18	Baía dos Tigres (Angola)
Herculano Ernesto Oliveira d'Almeida	17	Lisboa (Portugal)
Francisco Paula Guerra Roque de Oliveira	16	Lagos (Portugal)
José Duarte Krus Abecasis	16	Macau (China)

This Air Boy-Scouts Group was supported by the *Aero Club de Portugal*. Its headquarters were near *Teatro São Carlos* (Lisbon's downtown Opera House) and it ran a membership drive focused on Lisbon's largest high schools. The group also participated in the 1935 International Aeronautical Exposition in Lisbon's *Eduardo VII* Park, where they showed their 'Poul du Ciel', a glider (Abecasis, 1985: 45-52). The general press didn't pay much attention to this group (probably due to political censorship when boy-scouts were being transferred to *Mocidade Portuguesa* programmes). The adventure of *Associação dos Escoteiros de Portugal* – 18th Group lasted a few months. In 1936, this boy-scout unit disappeared and the causes are unknown.

After this episode, there is no further information about intentions to create an air-scout unit, either in the metropolitan or colonial territory. Under the threat of chemical warfare, which was employed in the Spanish Civil War, some scout groups decided to teach their younger boy-scouts survival skills. The «1937 'Z' Portuguese Week», promoted by the Carcavelos 16th Group is a good example

of these new concerns, as junior boy scouts were trained in passive defence strategies such as how to use a gas mask after a toxic air strike.

It would be only in the 1990s that air pedagogy returned to scouting activities. Hang Glider and Pilot badges were created in association with *Aero Club de Portugal*, intended for individuals in the 18-22 years old range.

Conclusion

There are some extant hypotheses about the disappearance of the two groups in 1936. The first one posits out that the possible transfer and further integration of scout leaders into *Mocidade Portuguesa* Aeronautical Schools weighed heavily in the both metropolitan and colonial territories. In that year, the dictator Oliveira Salazar authorized the entrance of 23 'air' affiliates into *Mocidade Portuguesa* centres: *Escola Civil de Pilotagem Manuel Bramão* (Sintra); *Escola de Aviação Civil Salazar* (Alverca); *Escola de Viação Viriato* (Viseu); *Aero Club de Portugal* (Lisboa); *Aero Club de Braga* and *Aero Club do Porto*, among others. The question remains unanswered: how many of these 23 young flyers had experience as air boy-scouts?

It is known that Krus Abecasis, in later years, was invited to be the aeronautical instruction general administrator of *Mocidade Portuguesa*, and came to be a Major in the Portuguese Air Force (Abecasis, 1985: 45-52). This invitation suggests a reproduction pattern which is apparent in other instances: Marcello Caetano (one of the first leaders of National Youth; in 1969 succeeded to Oliveira Salazar as dictator) was a boy-scout who eventually led the pathfinder branch of the *Mocidade*; Henrique Tenreiro, also a former boy-scout, became the leader of the maritime section of *Legião Portuguesa* (National Mercenary Legion) (Rodrigues, 1996 : 74).

In each instance, we see how a former boy-scout transferred knowledge and skills acquired and honed in a non-governmental, associational setting to a State-dominated one.

This coincides with the *Hitlerjugend* interest and interference in *Mocidade Portuguesa* over the Sintra airport. Research on Portuguese National Youth perspectives over glider instruction units is comparatively easy; after 1940, it is also possible to parse literary production about aeromodelling programs, the development of level badges to be used in *Mocidade Portuguesa* uniforms or even political debates about the cultural impact of the Third Reich in *Estado Novo* policy (Presidência do Conselho, 1940: 15).

However, this paper does not answer one remaining question. Were *Mocidade Portuguesa* air instructors ever air scouts?

Acknowledgments

I would like to thank João Paulo Silva, of the *Aero Club de Portugal* (Lisbon) for providing me with information on José Krus Abecasis and his willingness to look up information on the other individual boy-scouts mentioned in this paper. Finally, I would like to thank Cláudio Neto and Luís Bernardo for their support in revising the text.

Bibliographical References

Primary Sources

ABECASIS, José Krus, 1985. *Bordo de Ataque: memórias de uma caderneta de voo e um contributo para a história*, Coimbra, Coimbra Editora, Vol. I.

ALMIRO, Fernando, 1935. *Manual do Escoteiro do Ar*, Lisboa, Empresa Literária Universal.

ARCHER, Maria, 1937. *Viagem à roda da África : Romance de aventuras infantis*, Lisboa, O Século.

Associação dos Escoteiros de Portugal [Historical Archive]. Caixa “Boletins de Inscrição” [c. 1935].

Catálogo “Eureka” (Primeira Exposição Internacional de Aeronáutica), 1935. Lisboa, [S.N.]

Catálogo da 1ª Semana Portuguesa «Z» (Defesa Passiva), 5 a 19 de Abril de 1937, 1937. [S.l. : s.n.]

ELIAS, Victor, 1987. *Manual do Escoteiro do Ar, Lisboa, Base de Atividades dos Escoteiros do Ar – Chefia do Serviço de assistência religiosa da Força Aérea*

Ilustração Portuguesa, 1917, March 26th (http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/1917/N579/N579_item1/P21.html) [2018, April 20th]

Mossamedes: Semanário Defensor dos interesses do distrito (Dir. Joaquim Augusto Monteiro) [1935-1936]. Moçâmedes (Angola), T.M.

Novos de Portugal. Boletim do “Núcleo de Propaganda Educativa” (Dir. M. Gomes dos Santos), [1934/1935], N. 3-4, Lisboa, N.P.E.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO, 1940. *Conselho Nacional do Ar. Aviação sem motor*, Lisboa, Tipografia Gomes & Rodrigues.

Other references

ARRIAGA, Lopes, 1976. *Mocidade Portuguesa. Breve História de uma organização salazarista*, Lisboa, Terra Livre.

CAETANO, Marcello, 1966. «Conquistemos o céu», *A Missão dos Dirigentes. Reflexões e directivas sobre a Mocidade Portuguesa*, Lisboa, Serviço de Publicações da Mocidade Portuguesa, 4ª Edição, pp. 137-138.

CRUZ, Humberto da, 1937. *Pelos Céus do Continente Negro com Carlos Eduardo Bleck no avião “Jorge de Castilho”*, Sintra, Sintra Gráfica.

ESPOSITO, Fernando, 2018. «The Aviator as a New Man». *The “New Man” in Radical Right Ideology and Practice, 1919-45* (Edited by Jorge Dagnino, Matthew Feldman, and Paul Stocker), London, Bloomsbury, pp. 65 – 78.

GRAÇA, Gonçalo Brito, 2017. «O Escutismo aéreo», *Revista do Ar*, nº 634/635, pp. 24-27.

KIDD, Ray, 2013. *Horizons : The History of the Air Cadets*, South Yorkshire, Pen & Sword Aviation.

KUA, Paul, 2011. *Scouting in Hong Kong 1910-2010*, Hong Kong, Scout Association of Hong Kong.

NINHOS, Cláudia, 2017. *Portugal e os Nazis. Histórias e segredos de uma aliança*, Lisboa, A Esfera dos Livros.

PINTO, Manuel Serafim, 2010. *Transporte Aéreo e Poder Político sob o signo do Império*, Lisboa, Coisas de Ler Edições Lda.

POUMAILLOUX, Pascal, 2017. *La route de l'air chez les scouts de France* (<https://www.latoilescoute.net/La-Route-de-l-air-chez-les-Scouts>) [2018, April 20th]

REIS, João Vasco, 2007. *Corpo Nacional de Escutas – Uma História de Factos (Subsídios)*, Lisboa, Corpo Nacional de Escutas.

ROBINSON, James, MILLS, Sarah, 2012. «Being observant and observed: embodied citizenship training in the Home Guard and the Boy Scout Movement, 1907-1945», *Journal of Historical Geography*, n. 38 (4), pp. 412 - 423.

RODRIGUES, Luís Nuno, 1996. *A Legião Portuguesa. A milícia do Estado Novo 1936-1944*, Lisboa, Editorial Estampa.

ROWAN, Edward, 2005. *To Do My Best: James E. West and the History of the Boy Scouts of America*, Las Vegas, Las Vegas Scouting Museum.

SALAZAR, Cristian, 2017. *Did aviation anxiety end the era of kid-friendly airports?* (<https://daily.jstor.org/did-aviation-anxiety-end-the-era-of-kid-friendly-airports/>) [2018, April 20th]

SCHILDBÖCK, Rupert, 2016. *75 years in the air: Air Scouts celebrate their anniversary!* (<http://euroscoutinginfo.com/2016/11/10/75-years-in-the-air-air-scouts-celebrate-their-anniversary/>) [2018, April 20th]

SILVA, Cláudia Carvalho, 2015. *Primeiro agrupamento de escuteiros aéreos abre em Portugal.* (<https://www.publico.pt/2015/12/11/local/noticia/primeiro-agrupamento-de-escuteiros-aereos-abre-em-portugal-1717122>) [2018, April 20th]

VAN VLECK, Jenifer, 2013. *Empire of the Air. Aviation and the American Ascendancy*, Cambridge, Massachusetts, London, Harvard University Press.

WALKER, Colin, 2009. *The Early History of Air Scouting* (<http://history.scoutingradio.net/airscouts.htm>) [2018, April 20th]

**Des échos du 11/09/2001 dans le monde
intellectuel et littéraire en Belgique.
Le chant d'amour de Françoise Lalande**

André BÉNTI
Universidad Autónoma de Madrid

Introduction

Fin 2001, quelques semaines à peine après que deux avions kamikazes s'encastèrent dans « les tours symboliques du capitalisme mondial », provoquant, tout autour de la planète, la stupeur et l'incrédulité de millions de téléspectateurs, la poétesse et essayiste belge Claire Lejeune invitait ses collègues et amis à mener une réflexion sur « l'explosion de haine du 11 septembre 2001 [...] ressentie par beaucoup d'entre nous comme l'annonce de la fin d'un monde » ainsi que sur les indispensables leçons à en retirer (Lejeune, 2002 a : 4). Bien entendu, nous ne prétendons pas nous faire, ici, l'écho des vingt-six réponses à cet appel, publiées l'année suivante dans

un numéro triple des *Cahiers internationaux de symbolisme* intitulé *Apocalypse now. Et depuis le 11 septembre 2001 ? Qu'est-ce qui a changé dans le rapport de l'imaginaire avec le réel et le symbolique ?* Autant de réactions qui traduisent l'intérêt de nombreuses personnalités du monde intellectuel et littéraire en Belgique, en France, aux Etats-Unis et ailleurs pour la question, et qui reflètent la diversité des approches qu'un tel événement engendra. Nous nous limiterons donc à refléter quelques-unes des méditations qui furent livrées, tout particulièrement celles où référence est faite à l'utilisation « terroriste » de l'aviation.

Une décennie plus tard, en 2012, au bout de dix années de travail intense, Françoise Lalande-Keil publiait *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes*, un roman que le communiqué de presse présente comme « le roman de l'après-Auschwitz et de l'après-11 septembre », ce qui, écrit Jeannine Paque, implique une option historique précise : « Dans le temps, puisque sont désignés, et implicitement présents tout au long du roman, deux événements parmi les plus marquants de l'histoire immédiate de notre planète. Et dans leur signification symbolique puisqu'ils sont porteurs d'une volonté meurtrière » (Paque, 2012 : 11). Dans ce récit de 426 pages initié à l'époque de l'élaboration des *CIS* 2002, la romancière belge poursuit l'inlassable quête entamée depuis son premier roman, *Le gardien d'abalones*, en 1983. N'y posait-elle pas d'emblée une question essentielle à ses yeux et qui l'amènera à tisser patiemment un univers romanesque des plus riches et personnels ? « Les autres ressentent-ils la même stupeur que moi devant leur destinée ? » (Lalande, 1994 : 121-122), une « interrogation angoissée » qui « dessine bien le champ de préoccupations » de l'écrivaine (Renard, 1994 : 137). Indéniablement, le retour des termes « stupeur » et « stupéfaction » tout au long de son œuvre traduit le perpétuel sentiment d'étrangeté et d'égarement de Lalande sur cette planète ainsi que la difficulté que longtemps elle éprouva à

établir des relations constructives avec les êtres qu'elle croise et qui l'environnent. Aussi c'est à travers la mise en scène de doubles autofictionnels qui se complètent de récit en récit¹⁴⁷ que cette écrivaine, qui confesse avoir en elle « quelqu'un qui pleure » et « ce qui importe, c'est de découvrir pourquoi » (Lalande, 1987 : 11), s'efforce de diagnostiquer son mal-être, de reconstituer patiemment le puzzle d'une identité complexe et, partant, de se libérer d'un pesant héritage. Avec une dizaine d'années de retard mais surtout d'intime réflexion, Lalande répond donc à l'invitation de sa collègue montoise ; car, comme nous l'observerons, les attentats du 11/09/2001 y jouent un rôle providentiel dans le destin de plusieurs de ses personnages.

Quelques réactions dans le monde intellectuel et littéraire en Belgique et ailleurs

Certes, nombreux sont les ouvrages et reportages qui n'hésitèrent pas à dénoncer *l'effroyable imposture*¹⁴⁸ du 11 septembre 2001, allant jusqu'à nier que des avions auraient percuté le Pentagone, voire les tours jumelles. Tout aussi inventifs mais, cette fois, mieux intentionnés, certains de ceux qui répondirent à l'appel lancé par Claire Lejeune envisagèrent un scénario uchronique, allant à l'encontre de l'histoire vécue. Tel le critique littéraire et romancier Jacques De Decker qui, dans « Une conversation contrariée », imagine que l'avion s'approchant du gratte-ciel modifie *in extremis* sa trajectoire : « le pilote va amorcer la manœuvre salvatrice, pour son équipage et pour lui surtout, les occupants des immeubles vont en être quittes pour la peur » (De Decker, 2002 : 109). Ou encore l'historienne franco-américaine Anne Davenport

147 Louise Keil dans *Le gardien d'abalones* (1983), Agnès dans *Cœur de feutre* (1984), Léna Keil dans *Daniel ou Israël* (1987), Anna dans *Noir* (2000), Lila Keil dans *Sentiments inavouables* (2006) et *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes* (2012).

148 Depuis Meyssan, 2002.

qui, dans « Savoirs scientifiques et effondrement : pour un imaginaire de l'épreuve », suppose que, malgré le terrible heurt, les tours « blessées, outragées, ensanglantées » aient résisté. Nul doute, dit-elle, que l'impact de l'événement sur notre psyché aurait été fort différent et, en dépit d'un nombre élevé de victimes, « nous aurions une impression de survie, comme si nous étions sortis mutilés, mais au fond vainqueurs, d'une tragique épreuve. Si les tours avaient tenu, parlerait-on d'apocalypse ? ». Malheureusement, il n'en fut rien et, à l'inverse de ce qui se passa lors de l'attentat du 26 février 1993, lorsqu'un puissant explosif placé dans le parking des tours en ébranla les fondements, provoquant la mort de six personnes et un bon millier de blessés – « mais la solidité des tours agit sur les esprits comme une remise en confiance » (Davenport, 2002 : 43) –, le 11 septembre, tel un fragile château de cartes, les colosses s'effondrèrent, frappés de plein fouet par des avions non pas militaires, mais civils, précise De Decker, « un symbole de confort et d'évasion » que beaucoup des futures victimes avaient sans aucun doute fréquemment emprunté, entre autres pour s'évader des contraintes du quotidien. « Et voilà que ce même appareil se retourne contre eux [...] » (De Decker, 2002 : 109).

Certes, les attentats de New York et de Washington ne dépassent nullement en monstruosité les massacres et les génocides perpétrés quelques années auparavant en Bosnie, au Rwanda, en Tchétchénie et en Afghanistan..., ou les crimes effroyables commis, depuis quelques années, en Syrie, au Soudan et ailleurs. Toutefois, selon le philosophe et écrivain Éric Clémens, bien qu'ils n'inaugurent nullement « une fin ou un commencement », ces attentats « cristallisent un élément dans le procès du monde qui les précède et les dépasse », un élément « parfois étiqueté nihiliste, parfois utopiste et dans ce cas aveuglement meurtrier, ce qui par le trait d'indifférence revient au nihilisme », car, précise Clémens, si « cet événement apparaît tel, en dépit des prétextes religieux de ses auteurs,

c'est en fonction d'un contexte, du nihilisme de notre monde : le terrorisme contemporain renvoie au nihilisme qui, littéralement, l'englobe » (Clémens, 2002 : 27).

Contrairement à l'attaque de février 1993 contre le World Trade Center, laquelle ne semble pas avoir laissé de trace indélébile dans nos mémoires – et pourtant c'est elle, signale le philosophe et économiste Philippe Engelhard, qui marque le véritable retournement des « activistes musulmans contemporains » contre « l'ex-allié américain » ainsi que le début d'une guerre aux accents de modernité qu'« une certaine faction de l'islam entend mener contre l'Occident par Amérique interposée » (Engelhard, 2002 : 167) –, celles du 11 septembre seront vécues comme un événement planétaire, sans doute le premier « événement » du XXI^e siècle. Comme le souligne la philosophe Anne-Marie Roviello,

si un événement est cet imprévisible qui, changeant le cours du monde, nous change, change notre ouverture à ce monde, ou notre repli hors de ce monde, alors le 11 septembre il y a eu un tel événement. Depuis le 11 septembre, le monde avec sa violence n'est plus seulement, pour nous Occidentaux, objet de nos débats, même très polémiques, ni de nos engagements enthousiastes ou écœurés ; ce qui était spectacle du monde, qui nous concernait comme humains, suscitant chez certains un engagement politique, est devenu dimension de nos existences, question existentielle immédiate pour chacun d'entre nous (Roviello, 2002 : 7).

Spectacle et *spectaculaire*, deux mots – polysémiques – récurrents chez nombre de nos analystes pour tenter d'expliquer le caractère « événementiel » du 11 septembre. Ainsi, selon le psychologue et anthropologue Francis Martens, nul doute que « la violence inédite de la destruction des *Twin Towers* procède du spectaculaire » et, « comme souvent, c'est le spectacle qui génère l'angoisse, pas l'information » : « L'image ici vient meurtrir des univers familiers. Manhattan fait partie du décor. Elle dérouté car son aspect de fiction familière trébuche sur les arêtes vives de la mort "pour de

vrai” ». Mais ce qui doit nous interpeller, n'est-ce pas que, « ressassé en boucle comme n'importe quel jeu vidéo, le spectacle sacralisé de cette violence donne argument pour en légitimer le processus en même temps qu'il la banalise en la déréalisant » (Martens, 2002 : 119) ?

Film catastrophe. Version DVD pour Home Cinema. A repasser autant de fois qu'il faut pour convertir l'exercice de la force en sentiment du droit. Légitimation par l'image. Justification par l'incantation. Autodéfense. Tous avec vous, Mr le Président. Pas de loi pour les ennemis de la loi. In God we trust. Salut au drapeau. Terrorisme. Patrie. Ground zero... Un script convaincant. Une légitimité terrifiante (Martens, 2002 : 121).

En effet, commente le professeur et journaliste Théo Hachez, les multiples commémorations « n'ont pas attendu que la cendre refroidisse. La tiédeur, à aucun prix. Il fallait immédiatement encadrer, construire le sens de cette expérience incompréhensible » ; et ce en dépit du fait que les images des avions éventrant les tours « recouvraient de leur évidence ce qu'un froid calcul des signes suggérait sans détour : en s'en prenant aux symboles distinctifs de la première puissance, c'est ni plus ni moins que l'ordre du monde qui se trouvait éprouvé » (Hachez, 2002 : 145). N'est-ce pas en effet le caractère spectaculaire ainsi que les moyens techniques modernes mis en œuvre pour réaliser ces forfaits – commis par des terroristes provenant de pays souvent perçus, par les occidentaux, comme rétrogrades, voire moyenâgeux – qui conféreront à cet événement « une connotation symbolique particulière » (Engelhard, 2002 : 168) ? Par ailleurs, n'est-ce pas parce que les « fétiches narcissiques des tout-puissants Etats-Unis » (Hachez, 2002 : 149) furent littéralement pulvérisés par des Boeing 767 – des avions de ligne identiques à ceux qui sillonnent quotidiennement le ciel américain –, sous le regard de centaines de millions de téléspectateurs hypnotisés et traumatisés, que les journalistes parlèrent aussitôt d'apocalypse (Davenport, 2002 : 43) ?

Comme l'écrit la philosophe et écrivaine Véronique Bergen, au niveau des impacts imaginaires et symboliques, l'écrasement du Pentagone et la décapitation de cibles aussi hautement symboliques que les tours de la finance, outre qu'ils révélaient soudain la présence « d'une menace chaotique, d'un péril grondant en permanence sous l'apparence de l'ordre », troublèrent « nos représentations de soi et de l'autre, de l'humain et de l'inhumain, du sens et du non-sens, du monde et de son immonde » (Bergen, 2002 : 37). Car, tandis qu'en plein cœur de Manhattan s'envolaient en poussière blanche¹⁴⁹ les deux géants commandés par David Rockefeller afin de « faire de New York le siège incontesté du pouvoir mondial » (Davenport, 2002 : 47) – lorsqu'elles furent inaugurées en avril 1973, ces tours du Commerce mondial, les plus hautes du monde, n'étaient-elles pas censées surplomber l'espace et défier le temps ? –, tandis que volaient en éclats les lois de la guerre classique – celle qui, localisable dans le temps et l'espace, oppose des ennemis identifiables et différencie, en principe, cibles militaires et zones civiles –, « le 11 septembre 2001, des certitudes mentales ont sombré. Le 11 septembre 2001, des repères symboliques se sont délités » (Bergen, 2002 : 39). Le recours presque immédiat, de la part des présentateurs de télévision, à la fiction et plus particulièrement les références aux films catastrophes et aux romans d'espionnage pour tenter de rendre compte de ce qui apparaissait comme inimaginable – « c'est-à-dire impossible à penser en termes logiques, rationnels, mais qui pourtant était là, sous leurs yeux » –, « comme si la violence traumatique de ces images ne pouvait être absorbée directement » (Lits, 2002 : 133), en disent long sur le caractère apocalyptique de ce qui se produisait là.

Dans le texte d'intention aux contributeurs ainsi que dans le texte au titre combien évocateur qu'elle rédigea par la suite :

149 « L'effondrement cataclysmique, la poudre blanche, le ciel noirci, ont évoqué avant tout la terreur atomique et le cratère incontrôlable de *Ground Zero* » (Davenport, 2002 : 44).

« Violence et création. Du retour de la poésie dans les ruines de la “cité idéale” » (Lejeune, 2002b : 71-95), Claire Lejeune fait la mise au point suivante : « “Apocalypse now”, titraient les journaux du 12 septembre. Et après ? Après, c’est le temps de se rappeler qu’apocalypse signifie “révélation”. Démystification. Eveil. *Ruines douées d’avenir* » (Lejeune, 2002a : 5 & 2002b : 90). Constatant avec amertume que le séisme du 11 septembre a débouché sur l’avènement d’une guerre totale et suicidaire, et qu’au nom de cette croisade universelle contre le « mal absolu » – à savoir le « terrorisme international » unique coupable, selon ses pourfendeurs, de tous les maux –, la légitimité du crime et du génocide est sans limites – « autant dire qu’illimitée elle cesse d’exister » (Lejeune, 2002b : 87) –, Lejeune décrète avec force et raison qu’a définitivement sonné « l’heure du retour “nécessaire” de la poésie sur la scène politique de la cité », et que « ce retour du verbe de l’amour est notre chance de bâtir une démocratie réelle sur les ruines de la *cité idéale* » :

Ce qui pourrait arriver de pire à la poésie est improbable, c’est d’en être à nouveau chassée par la fatale répétition du geste fondateur que fut l’exclusion platonicienne des poètes, en même temps que celle des femmes, des enfants et des fous. La poésie et la raison ne sont plus ce qu’elles étaient à l’aube de la civilisation occidentale. C’est précisément de ce changement que nous avons à prendre acte aujourd’hui, afin de pouvoir imaginer la nouveauté de leur rapport à venir, le possible avènement d’une ère post-socratique où serait surmontée leur incompatibilité. Acte politique d’initiative poétique. Il y va de l’avenir du monde (Lejeune, 2002b : 72).

Le chant d’amour de Françoise Lalande

C’est à la découverte des trajectoires peu banales de trois figures fictionnelles de la tribu Keil que Françoise Lalande-Keil nous emmène dans son roman au titre à la fois sibyllin et prometteur : *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes*. Léa, Lila et Julius : trois membres d’une famille juive que l’atmosphère d’antisémitisme croissant à la fin du XIX^e siècle

en Allemagne fit s'éclater ; trois nomades dont les ancêtres choisirent, les uns de rester en Allemagne, les autres de fuir les pogroms et de s'exiler aux États-Unis ou dans les Ardennes belges où la romancière naquit, à Libramont, en 1941. Trois personnalités que rien ne semblait devoir réunir, mais dont les chemins se croiseront, aussi inopinément qu'opportunément, en Israël une bonne année après les attentats du 11 septembre.

La première partie, intitulée « Berlin. Histoire de Léa Keil », relate le parcours de celle qui passa les deux premières années de sa vie cachée dans la cave où elle naquit en octobre 1943 et où elle survécut grâce à un couple de vieux Allemands touchés par sa détresse et celle de sa jeune mère, Myriam, laquelle, employée comme remblayeuse de décombres dans le paysage lunaire berlinois de l'après-guerre, mourra d'une chute en 1946, juste après avoir « renou [é] avec le plaisir d'être une femme » (Lalande, 2012 : 23) en compagnie d'un adolescent qui émigrera bientôt du côté de Seattle. Léa, dont l'histoire personnelle constitue une page de « la terrible histoire des juifs de Berlin » (Lalande, 2012 : 51), deviendra, elle, une violoncelliste de renommée mondiale dont les compositions allieront la « sobriété pour dire l'innommable » à la légèreté pour proclamer « la vie *malgré tout !* » (Lalande, 2012 : 86). En 1961, alors que s'élève le mur de la honte, Léa fait la connaissance d'un homme d'affaires américain de passage à Berlin, une ville qu'orphelin, il a fuie peu après la guerre. Dès le premier regard échangé, un « lien solidaire » (Lalande, 2012 : 41) unit la talentueuse interprète et ce Lucas Horn, né en 1930 et qui fut membre des Jeunesses hitlériennes en 1945. Fin 1989, le hasard les réunit à nouveau au pied du mur que des hommes et des femmes s'efforcent d'abattre à coups de marteau, de masse et de poings... Commence une décennie « de fusion amoureuse et de séparations régulières » (Lalande, 2012 : 111) pour ces êtres qui se sont fixé une *deadline* à la charnière des xx^e et

xxi^e siècles afin de se décider à vivre ensemble jusqu'au bout ou à se quitter définitivement. Malgré la passion qui les lie, c'est meurtris par l'imprévu qui leur tombe dessus – après qu'elle lui a montré une photo de sa mère à elle, « Lucas Horn gardait un secret qu'il refusait de partager avec Léa, ce refus de parole la blessait autant qu'il la fascinait » (Lalande, 2012 : 417) – qu'ils se séparent fin 2000, tout en promettant de se faire signe. Toujours en quête d'un espoir heureux, Léa se souvient alors que, fin septembre 2001, elle doit donner un concert à New York et que tout n'est donc pas perdu...

Mais le 11 septembre, le monde changea, et Léa, et d'autres dans le monde, surent que le vent de la guerre avait repris sa course pestilentielle à travers la planète, comme jadis, comme au temps de la cave à Berlin, oh ! bien sûr, il n'était plus question de se réfugier dans un trou et d'attendre la victoire sur ce qui tue, mais d'accueillir ce qui effraie afin de comprendre ce qui arrivait, une société ancienne qui agonise dans des mouvements dévastateurs, une société nouvelle qui s'impose dans des violences inattendues, des attentats qui se succèdent, aussi fous que le premier de la série, des avions qui tranchent les tours du World Trade Center, on tuait un symbole, mais les corps des hommes et des femmes déchiquetés, brûlés, n'étaient pas des symboles !, chairs meurtries, les corps se jettent dans le vide, explosent sur les trottoirs de New York, à travers le monde, s'embrasent des bûchers, on regarde, incrédule et fasciné, la beauté du spectacle funèbre, des victimes expiatoires sont offertes à de nouveaux dieux, aussi cruels que les anciens (Lalande, 2012 : 121-122).

Son voyage outre-Atlantique à peine annulé, Léa reçoit une invitation à une réunion de famille, les Keil du monde entier se retrouvant, pour la première fois depuis la fin de la guerre, à Tel Aviv en décembre 2002. Bien qu'en proie, depuis le 11 septembre, à « une fatigue morale [qui] alt [ère] son énergie et sa joie de vivre », curieuse de rencontrer ceux dont elle partage le nom, Léa accepte : « la vie rebondissait ! », songe celle qui tout à coup prend conscience de n'avoir jamais joué en Israël, de n'y avoir jamais été invitée, « parce qu'elle avait la nationalité allemande ?, à moins que ce ne fût

un choix délibéré de son [...] impresario » (Lalande, 2012 : 122). Ainsi celle qui appartient à un peuple de souffrance et que les attentats de New York ont privée du plaisir de revoir son amant renoue-t-elle avec la joie que lui enseigna sa mère : elle se rendra en Israël afin de s'y découvrir une famille et d'y jouer son dernier opus : *L'Amour du monde*.

La deuxième partie, intitulée « Petit Royaume et Grande République. Histoire de Lila Keil », relate l'histoire d'un double autofictionnel de l'écrivaine, déjà apparu dans un roman au titre suggestif : *Sentiments inavouables* (2006), et né, comme Françoise Lalande, à l'heure allemande. Parmi les sujets tabous chez les Keil de Belgique, leur judaïcité et cette guerre « jamais évoquée » parce qu'elle les a rendus hargneux et méfiants envers tous, et qu'elle réveille en eux des « souvenir [s] vénéreux » (Lalande, 2006 : 61). Comme elle en témoigne dans un entretien avec Jeannine Paque, ce mal qui empoisonna sa famille, la romancière en souffrit longtemps :

Mon passé, c'est le passé de ma famille maternelle, devenue "méchante" après la guerre, à cause de la guerre. La souffrance ne rend pas bon ! Ne plus faire confiance aux autres, se méfier des autres, c'est déjà croire qu'ils sont nos ennemis. Et cela ne peut qu'engendrer des conflits (Paque, 2012 : 12).

De fait, (façon)née au sein d'« une famille handicapée de l'amour » (Lalande, 2012 : 133), la petite fille assimilera rapidement la leçon : la vie n'est que menaces et désespérances. Toutefois, avec le temps, elle choisira de s'affranchir du « démoniaque caractère Keil » (Lalande, 2012 : 132) et de se livrer « au bonheur de vivre » (Lalande, 2012 : 245). Bien décidée à accueillir le XXI^e siècle dans la gaieté, elle murmure, « comme emportée par la joie : *Le Haïm ! Tsu lebn ! A la vie !* » (Lalande, 2006 : 150).

« Mais, un jour, les rêves explosent sous l'attaque brutale de la réalité » (Lalande, 2012 : 248). Le 11 septembre 2001, à la vue des avions s'encastant dans les tours jumelles et des

corps tombant dans le vide comme des feuilles d'automne, aux cris des passants qui, après avoir tenté en vain de porter secours aux malheureux prisonniers de cet enfer, courent pour échapper à la blancheur meurtrière envahissant l'espace... autant de scènes qu'elle reverra des dizaines de fois, « où l'espoir est anéanti », incapable de comprendre ce qui advient « sinon la puissance d'une haine et d'une intelligence capables de réaliser cela », « cherchant en vain à calmer un malaise qui ne la quittera plus »,

Lila, instruite par son histoire familiale que le mal engendre le mal, devine que l'histoire des hommes reprend vigueur dans le mauvais sens, elle refuse de croire qu'une guerre a commencé, même si certains dirigeants de ce monde le martèlent à la télévision, mais elle devine que, désormais, ses propres valeurs paraîtront des idioties aux nouveaux enragés du monde. [...]. Ils sont devenus fous (Lalande, 2012 : 248-249).

Cette douceur de vivre et de rêver à laquelle elle comptait se laisser enfin aller est donc annihilée par l'événement traumatisant de ce début de XXI^e siècle, qui, sans être comparable à Auschwitz – « Symbole du pire » dit Lalande (Paque, 2012 : 13) –, indique que la folie meurtrière est de retour :

[Le] 11 septembre, je l'ai vécu, comme presque tout le monde, en direct. Et pendant des mois, je me suis sentie mal. Cet événement (pas vécu comme une tragédie par tous...) avait réanimé en moi la peur de la guerre que ma mère m'avait léguée. Volonté meurtrière des peuples : comment faire l'économie de cela quand on est, comme moi, l'écrivain de la douleur des faibles ? (Paque, 2012 : 11-12).

A la question *Que faire maintenant ?*, c'est Israël qui apporte la réponse sous forme d'invitation pour un grand rassemblement des Keil. Pendant trois jours, Lila vivra côte à côte avec deux autres Keil tout droit sortis de la plume imaginative de Françoise Lalande : Léa la berlinoise et Julius

l'américain dont nous découvrons l'itinéraire dans la troisième partie : « Seattle. Histoire de Julius Keil ».

Né en 1966 dans cette grande ville portuaire de la côte pacifique où son arrière-grand-père se réfugia à la fin du XIX^e siècle, Julius fait partie de ces Keil d'Amérique tout à fait étrangers à la tragédie vécue par les Keil d'Europe, cette « Famille Tristesse » en qui est ancrée « la conviction que le malheur était un état normal et que, si un jour il leur arrivait d'être heureux, ils le payeraient sec le lendemain par des larmes de feu » (Lalande, 2012 : 253-254). Impossible de suivre en détail le parcours haut en couleur de cet « être fragile et délicat, vaincu par des peurs très anciennes et secrètes » (Lalande, 2012 : 255), élevé par une « ogresse névrosée » (Lalande, 2012 : 260) et qui, fasciné par la légende de l'Arche de Noé, choisira d'être marin,

le plus noble des métiers pour ces hommes qui expliquaient *On veut se prouver quelque chose*, mener un combat avec la nature, parfois, lors de tempêtes, les marins étaient persuadés que la mer leur en voulait, ils la subissaient, elle aurait toujours le dernier mot, c'était cela que l'adolescent Julius désirait, c'était son choix, ce serait son destin (Lalande, 2012 : 262-263).

Empreint d'une certaine violence, « héritage mystérieux lui venant d'une famille dont il portait le nom mais dont il ignorait tout » (Lalande, 2012 : 274), peu fait pour le paisible bien-être familial, Julius vit une relation extraconjugale passionnée avec une femme marin semblable à un *petit mec*, une « femme nocturne » qui a reconnu en cet « homme de lumière » (Lalande, 2012 : 288) comme un jumeau, une femme à l'histoire aussi mystérieuse et tragique que celle des Keil, proche d'eux par son incapacité au bonheur et son habileté à se détruire elle-même autant que ceux qui l'aiment. En naîtra un petit garçon que Julius prénommera Simon, car il n'en existe aucun dans leur lignée : « *C'est précisément pour cela qu'il s'appellera Simon !* », rétorque-t-il à sa mère, « pensant que Simon aurait un autre destin, il ne fallait pas craindre

d'ouvrir de nouvelles espérances » (Lalande, 2012 : 305). Fort de la révélation de son homosexualité qu'il accueille « le cœur bouleversé de joie ! » (Lalande, 2012 : 316), poussé par « la nécessité intime de côtoyer des gouffres, en cela, rejoignant sans le savoir l'insatisfaction existentielle des Keil d'Europe », celui qui souffre affreusement du « *mal de terre* » (Lalande, 2012 : 303) entreprendra des voyages autour de la planète afin d'élargir sa connaissance des hommes et de lui-même. Pour lui qui a toujours vécu dans l'ignorance des autres, ces périple seront l'occasion d'apprendre à déchiffrer le monde – « les rapports complexes entre les puissants », tout comme « la faiblesse des peuples » (Lalande, 2012 : 324) –, mais aussi d'expérimenter avec « stupéfaction » à quel point, çà et là, ses compatriotes peuvent être haïs, et d'éprouver combien il est « difficile de briser les préjugés, quasi impossible, car cette image, dans laquelle il ne se retrouvait pas, provenait aussi des manigances de son pays dans le monde » (Lalande, 2012 : 323).

Alors qu'à Seattle, « il était juif sans états d'âme » (Lalande, 2012 : 325), c'est aussi à l'étranger, où il se découvre Juif américain – et « heureux de l'être, malgré les insultes ou les coups bas qu'il subissait au nom de son appartenance » (Lalande, 2012 : 324) –, qu'il sent se déployer en lui un sentiment d'empathie pour l'humanité souffrante et qu'il renoue tout naturellement avec l'histoire de sa famille paternelle, « une histoire de migration », ainsi qu'avec la destinée des Keil. Dès lors, il se passionnera pour tout ce qui touche Israël, « le pays de l'inquiétude », pour ce qui arrive « à Israël, et non *en* Israël, parce qu'il savait qu'Israël était un être humain, en danger permanent », pour « les coups qu'il recevait et ceux qu'il donnait, car Israël n'était pas un homme bon ». Si, à la lecture de cette « effroyable histoire de douleur » (Lalande, 2012 : 325), sa perplexité ne fait que croître, il sait qu'il lui faut absolument la percer afin de comprendre comment se situer par rapport à elle. De retour au pays après une décennie de

bourlingue, c'est « mieux construit » certes, mais habité du « désir d'Israël » (Lalande, 2012 : 328), que Julius, dorénavant installé sur le bateau d'Albert Keil – rebaptisé *Noé II* –, ce qui lui procure une vive émotion, celle « de rejoindre un père perdu trop tôt et de lui succéder » (Lalande, 2012 : 337), se perçoit enfin prêt, lui aussi, à accueillir le XXI^e siècle et à s'inventer une nouvelle histoire. A l'écoute de la lettre qui les convie tous les deux à Tel-Aviv, lui Julius Keil, elle née Dahlia Kehlmann, sa mère lui transmettra l'ordre d'y représenter toute la famille et d'y inscrire leurs noms à tous sur le vaste arbre généalogique en cours d'élaboration.

C'est alors que survint le 11 septembre, et

lorsque les avions tranchèrent les tours du World Trade Center, Julius ressentit dans tout son être qu'un monde se mourait, celui qu'il avait aimé et détesté, mais qui avait été son monde à lui, les grandes orgues blanches, squelettes métalliques des tours effondrées, gémirent longtemps encore après la tragédie, comme lui, Julius, gémissait encore à la pensée de Dahlia disparue (Lalande, 2012 : 346).

Pour lui aussi – davantage que pour Léa et Lila –, les attentats de New York – et leur effet à la fois traumatisant et électro-choquant – seront déterminants dans son évolution et sa façon d'appréhender le monde. Puisque, depuis le décès récent de sa mère, il n'y a « plus personne entre la mort et lui » (Lalande, 2012 : 344), et bien que contemplant avec inquiétude la lettre qui l'invite à « la grande rencontre de tous ces inconnus qui portent son nom ou qui ont le même ancêtre » (Lalande, 2012 : 361), il décide d'y confirmer sa présence : « Israël. Réunion de la famille Keil », dans l'espoir d'y trouver des réponses « aux sombres questions qui taraudaient les Keil depuis la nuit des temps » (Lalande, 2012 : 346).

C'est donc au terme d'un long cheminement personnel que les trois « cousins » se retrouvent en Terre promise pour y vivre « l'événement le plus stupéfiant qui soit pour eux : la découverte d'une centaine de Keil » (Lalande, 2012 :

369), autant d'hommes et de femmes qui, bien que ne se connaissant pas, « se sentent unis, par-delà leurs différences, d'âge, de pays, de langue, de statut social, une même histoire de destruction et de mort les a réunis pour entreprendre, à présent, l'histoire de leur reconstruction » (Lalande, 2012 : 373).

Cette reconstruction, nos trois nomades la mèneront à bien en partageant ensemble et avec leurs pairs quelques moments de « fusion plus vive qu'une fusion amoureuse » (Lalande, 2012 : 381), telle la visite de Jérusalem, « lieu de culte et de déchirure » (Lalande, 2012 : 377), et plus particulièrement celle du mémorial Yad Vashem, voyage infernal au sortir duquel, tandis que Lila ne peut que réaffirmer son intime conviction que « la brutalité d'aujourd'hui venait de ce mal ancien, absolu, indépassable, peste moderne, toutes les souffrances des peuples provenaient d'Auschwitz » (Lalande, 2012 : 384), Julius, lui, pense que plus jamais il ne sous-estimera la chance d'être né à Seattle après la guerre et « d'appartenir à la communauté sans angoisse existentielle » (Lalande, 2012 : 385). Quant à Léa, après s'être juré de renoncer pour toujours à celui qu'elle n'a cessé de poursuivre en rêve, « ignorant qu'on ne réussit jamais à écraser ce qui fait vivre » (Lalande, 2012 : 383), elle préfère songer au concert-événement au cours duquel, le même soir et dans ce même parc, « lieu de reconnaissance et d'espoir » (Lalande, 2012 : 394), elle dirigera cent violoncellistes qui interpréteront son *opus magnum* : un chant par lequel elle exprimera, outre sa douleur infinie et celle des millions d'assassinés, la folie qui frappe le monde actuel, mais un chant qui dira aussi la joie de son peuple qui a vaincu la barbarie, tout comme l'amour du monde et de la vie, l'amour vainqueur de la haine, la « réconciliation » (Weinstock, 2012).

Lors du dîner d'adieux, après l'annonce par le doyen des Keil de la création d'une association humanitaire, « Un cœur pour la paix », ayant pour objectif de permettre aux enfants

pallestiniens atteints de malformations cardiaques d'être soignés à l'hôpital israélien Hadassah de Jérusalem

— Oui, répète Julius, tout cela est une question de cœur, et cette fois, il parle sentiments, il pressent que ce sera d'abord du côté des poètes et des médecins que se construira la paix entre les deux peuples si proches, du côté des rêveurs, certes, mais des hommes et des femmes qui réalisent leurs rêves, malgré les insultes, les malentendus, les assassinats, [...] allons !, Ils ne sont pas tous devenus fous ! (Lalande, 2012 : 405),

et après que retentit un chant ashkénaze qui convainc Léa que « [l']art est la seule réponse à la férocité du monde, elle le sait, elle qui a signé *L'Amour du monde* » (Lalande, 2012 : 406), un dernier toast est porté « *A la vie !* » (Lalande, 2012 : 407). Une façon, selon Lalande, de transmettre la force vitale de la communauté juive, quelles que soient les monstrueuses épreuves qui lui furent infligées, ainsi qu'un souvenir familial : « Quand [la grand-mère] Liza et les siens buvaient du champagne, [...] ils disaient, au moment où les coupes s'entrechoquaient *A la vie !*, ayant en eux la force de ceux qui connaissent le prix de la vie » (Lalande, 2006 : 40). Comme l'écrivait Claire Lejeune dix ans plus tôt, « c'est par ce cri de naissance de la liberté – ce OUI inconditionnel à la vie – que la barre du destin terrestre se renverse *in extremis*. Que le soleil de l'amour guérit le cancer qui noircit ou blanchit notre sang » (Lejeune, 2002b : 93). Cette leçon de bonté et de tolérance, l'enquêteur chargé d'éclaircir le dénouement du récit lalandien la fera sienne : après avoir lu la *Lettre à l'ami qui nous découvrira* dans laquelle nos « tourmentés de l'histoire » (Lalande, 2012 : 406) confient avoir transformé la malédiction familiale en joie et avoir trouvé ensemble la fin désirée, ne conclut-il pas en effet que « [s]eul l'amour peut expliquer leur destinée » (Lalande, 2012 : 8) ? Aussi, prêt à exaucer leur dernier vœu – que leurs cendres soient répandues sur l'océan où elles se mêleront –, peut-il murmurer à l'intention de ses collègues : *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes*, mission à laquelle tous acquiescent,

« et leurs pensées bienveillantes rejoignirent les passagers du *Noé II* » (Lalande, 2012 : 426).

En guise de conclusion

Comment convertir la terreur mutuelle en confiance mutuelle si ce n'est en lui déliant la langue, en lui donnant la chance de s'écrire jusqu'à faire transparaître la beauté et la bonté radieuses du soleil qu'elle nous cache ? Comment "déterroriser" la relation humaine ? Là est l'urgence de l'ouvrage poétique (Lejeune, 2002b : 90).

Car, comme l'écrit Claire Lejeune, pour vaincre le règne de la terreur, c'est autant du cerveau des bourreaux que des victimes qu'il s'agit d'« extirper la tumeur du mal absolu. Opération poétique s'il en est ! » (Lejeune, 2002b : 87). Existe-t-il en effet une autre voix/voie que la pensée poétique « où se recourent la connaissance de la cause et des effets du mal [...] pour convertir la violence de cette réciprocité de la haine qu'engendre l'abus de pouvoir de la raison, en réciprocité de l'amour » (Lejeune, 2002b : 77) ?

En outre, si le devoir de mémoire et de transmission soulève de multiples interrogations, parmi lesquelles celle de cerner ce dont il convient de se souvenir absolument et quels événements méritent d'être transmis, il est des faits historiques pour lesquels cette question ne semble pas se poser : « la Shoah, les attentats du 11 septembre... » (Engel, 2006 : 123), les deux événements qui balisent de façon magistrale le roman de Françoise Lalande.

Références bibliographiques

BERGEN, Véronique, 2002. « Les chevaliers du néant ou la mort comme maître absolu », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 35-41.

CLÉMENS, Éric, 2002. « Quel événement pour quelle politique ? L'ouvert et l'entre », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 27-33.

DAVENPORT, Anne, 2002. « Savoirs scientifiques et effondrement : pour un imaginaire de l'épreuve », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 43-58.

DE DECKER, Jacques, 2002. « Une conversation contrariée », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 107-110.

ENGEL, Vincent, 2006. *Fiction : l'impossible nécessité. Sur les récifs des sirènes naissent les récits des silènes*, Ohain, Asmodée Etern Éditions.

ENGELHARD, Philippe, 2002. « Pourquoi Bin Laden peut l'emporter », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 159-179.

HACHEZ, Théo, 2002. « Quand détruire c'est dire », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 145-150.

LALANDE, Françoise, 1987. *Daniel ou Israël*, Paris, Acropole.

LALANDE, Françoise, 1994. *Le gardien d'abalones, Bruxelles*, Labor, coll. « Espace Nord » (1983, Bruxelles, Jacques Antoine).

LALANDE, Françoise, 2006. *Sentiments inavouables*, Bruxelles, Labor, coll. « Grand Espace Nord ».

LALANDE, Françoise, 2012. *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes*, Avin, Luce Wiquin.

LEJEUNE, Claire, 2002 a. « Editorial », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 3-5.

LEJEUNE, Claire, 2002b. « Violence et création. Du retour de la poésie dans les ruines de la “cité idéale” », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 71-95.

LITS, Marc, 2002. « La guerre des images. Stéréotypes et représentations médiatiques de l'autre », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 125-136.

MARTENS, Francis, 2002. « Play station “America”. George et Ronald font du cinéma », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 119-121.

MEYSSAN, Thierry, 2002. *L'effroyable imposture : 11 septembre 2001*, Chatou, Carnot.

PAQUE, Jeannine, 2012. « Françoise Lalande et le devoir de résistance » (interview de Françoise Lalande), *Le carnet et les instants*, 171, pp. 11-14.

RENARD, Marie-France, 1994. « Lecture », *Le gardien d'abalones*, Bruxelles, Labor, pp. 137-153.

ROVIELLO, Anne-Marie, 2002. « L'après 11 septembre : de la droiture perdue des principes aux multiples distorsions et autres coups tordus de la réalité », *Les Cahiers internationaux de symbolisme*, n^{os} 101-102-103, pp. 7-25.

WEINSTOCK, Micheline, 2012. « Interview avec Françoise Lalande autour de son dernier roman *Nous veillerons ensemble sur le sommeil des hommes* », Emission « Brouillon de culture », Bruxelles, Radio Judaïca, 10 avril 2012 [Disponible sur : <http://www.brouillondeculture.com/page/2/>].

**The fourth dimension of warfare:
Early techno-thriller fiction and the manned
bomber vs. missile controversy of the early 1960s**

Ian HORWOOD
York St John University, England

Operation DUNSINANE

About sixty pages before the end of Anthony Gray's 1965 novel *The Penetrators*, his character Group Captain Malcom Scott, of the Royal Air Force, briefs a group of British aircrew for an operation code-named DUNSINANE after the Scottish hill mentioned in Shakespeare's *Macbeth*.¹⁵⁰ In a scene reminiscent of the classic British war film *The Dam Busters* (Michael Anderson, 1955), Scott outlines the details of the operation under various headings: "mission", "enemy forces", "weather", "enemy radar", "aircraft participating",

¹⁵⁰ *The Penetrators* was first published in the United States in 1965. I have used the 1966 Dell paperback edition for textual references throughout.

“operation schedule”, etc. But this is not the Second World War, and the target is not Nazi Germany! After asking whether any of the crewmen wish to withdraw from the operation, Scott concludes the briefing with the words: “All right gentlemen. Let’s teach the Yanks a lesson in applied military science.” (Gray, 1966, 195-201.) The target is the United States! But the RAF attackers have no intention of actually dropping any bombs; rather they intend only to photograph their targets, and in so doing prove that in 1965 – in the age of the inter-continental ballistic missile – the manned bomber can still get through!

No doubt Scott’s declaration to his crews, and the very concept of Operation DUNSINANE, appealed to British readers in 1965. The humiliating process by which the British were being steadily reduced in global influence, despite their sense of themselves as the coequal victors of the Second World War was still well underway in the mid-1960s, and the British have always been particularly sensitive about their military and technological prowess, especially when compared with the United States. This might have been reason enough for a British author to write a thriller in this vein, and at first glance *The Penetrators* feels like such a book. Group Captain Scott is a war hero in early middle age; he drives an MG Midget sports car, possesses a tragic back story, is good with children and has a considerably younger American girlfriend. As an RAF exchange officer on the Joint Strategic Target Planning Staff of the Strategic Air Command he has a position of extraordinary trust and responsibility in the most important command in the United States Air Force. He is, his American colleagues agree, an expert on Soviet Cold War military power; so much so that the reader is encouraged to accept Scott’s view that American politicians, and even some American generals who should know better, have made a terrible policy mistake which could result in the defeat of the

free world, and when nobody will listen to reason he embarks on a daring mission to prove them wrong.

In fact, however, although the book's idiom is quite convincingly British, *The Penetrators* was first published in the United States, and Anthony Gray is actually a British sounding pseudonym for the American author Hank Searls whose objectives in writing the book went far beyond utilising the politico-military scenario described as a mere plot device to facilitate the production of a best-selling thriller.

Who was Hank Searls?

Henry (Hank) Hunt Searls Jr, who died on 17 February 2017, was born on 10 August 1922 in San Francisco. (Searls Memorial Tribute) In 1965 he was an established and successful writer of aerospace orientated thrillers. His 1960 novel *The Crowded Sky* was made into a successful film in the year of its publication (Joseph Pevner), and *The Pilgrim Project* (1964) would also be adapted for the screen under the title *Countdown* in 1968 (Robert Altman). Searls remained an active writer of popular fiction into the late 1980s, though he gradually moved away from the science fiction, aerospace orientated material that had been his original oeuvre.¹⁵¹

Techno-Thrillers

For much of the Cold War, Americans lived under the ever-present threat of nuclear war, exemplified by the events of the Cuban Missile Crisis in 1962. For the most-part, Americans pushed the danger to the back of their minds, but it bubbled to the surface periodically in popular culture artefacts, including a series of nuclear thrillers, of which *The Penetrators* is an example, alongside its more famous cousins: Eugene Burdick and Harvey Wheeler's *Fail-safe* (1962) and Peter George's *Two Hours to Doom* (1958), both of which were

¹⁵¹ See Hank Searls at Fantastic Fiction, <https://www.fantasticfiction.com/s/hank-searls/> for a list of Searls' books.

filmed in 1964, the latter as *Dr Strangelove* (Stanley Kubrick). These works might be described as prototypes of the techno-thriller style later to be defined in the works of Michael Crichton and Tom Clancy in particular. (Gibson, 1991 : 180, Blair, 2008 : 92.) These are thriller novels where contemporary, or near future technology assumes the significance of a character in the writing, and forms the point of departure for the plot. This involves extensive technical exposition and in the case of *The Penetrators* a key component of the book is the military aerospace technology and related strategic thinking of the late 1950s and early 1960s. *The Penetrators* is not, it must be said, great fiction; it is at best a competent thriller, but it is also a fascinating period piece, preserved in the rich military-technological amber of the 1960s.

Faster, Higher, Further

In the 1950s and 1960s aerospace represented the technological cutting edge. At its simplest, the developments, which had first manifested themselves at Kitty Hawk in 1903, had enabled man to travel progressively faster, higher and further, and the parameters of the aviation envelope were continuing to expand at a dizzying pace, with each new development the stuff of science fiction. The sound barrier was breached, the new jets clawed their way to the stratosphere and the endurance of military aircraft was extended by the development of practical in-flight refuelling techniques. A new word: avionics represented the application of electronics to aviation, including the development of aviation electronic warfare techniques pioneered during the Second World War. In roughly sixty short years man had realised – and even exceeded his dream of emulating the birds. However, it was at once both a technologically optimistic and a deeply pessimistic world. Anything seemed possible as the aerospace industry produced ever more ambitious – though not necessarily fully realisable concepts –

but these innovations were driven by the seeming imperatives of the Cold War, behind which lurked the spectre of nuclear annihilation.

The impact of aviation technology had a profound cultural consequence for human society in much the same way that we now talk about the impact of information and communication technology – and we anticipate may flow from gene technology in the future. Clearly, one of the chief characteristics of aviation – perhaps its most profound – has been its ability to effectively shrink, or ‘compress’, the dimensions of time and space. Man could now be somewhere else in terms of distance and altitude, and be there ever more quickly. Indeed, with the advent of supersonic flight, military pilots could not only fly faster than sound; they could also beat the sun, arriving at their destination before they had left their departure point in a different time zone. This ability to compress geographical distance at high speed has certainly been a key component of the phenomenon of globalisation.

Classical Airpower Theory

This phenomenon of ‘compression’ of time and space contributed to the development of the seductive notion that airpower might be the pre-eminent arm of military decision. Aviation offered the ability to project power over long distances quickly, and from the First World War onwards this crystallised in a body of doctrine known as classical airpower theory, which formed the fundamental rationale behind the development of independent air forces like those of the United States and Great Britain.

The proponents of classical airpower theory had become dominant at the US Army Air Corps Tactical School during the 1930s, and their ideas were put into practice in the American strategic air campaigns over Germany and Japan during the Second World War. (Cate, 1959: 187-189.) These campaigns (and also of course that of the British Royal Air

Force's Bomber Command over Germany) have been the subject of great controversy both in terms of their morality and their military effectiveness, but the US Army Air Forces, armed with the Strategic Bombing Survey, was satisfied that they had made an invaluable contribution to the war effort. (1945, 1946.) It had perhaps not been decisive in the German case, but it had still been vital, and with the arrival of nuclear weapons the AAF's commanders believed the absolute realisation of their dream of military pre-eminence had arrived, and it was on this basis that the USAF was borne as an independent service with the 1947 National Security Act.

During the Korean War the US Air Force deployed its B-29 heavy bombers against industrial-urban targets in North Korea in conjunction with an implied threat from the new President Eisenhower to use nuclear weapons in an effort to force the Chinese to seriously negotiate a conclusion to the war. It is impossible to tell with certainty exactly what finally induced the communists to accept a truce, but the experience of the war tended to confirm USAF officers in their view of the primacy of strategic bombing against the Soviet Union with nuclear weapons as a deterrent to general war or, should that deterrence fail, as a winning weapon in such a war. (Thompson & Nalty, 1996: 52; & Kohn & Harahan, 1988: 86-88.)

This emphasis on strategic bombing in general, and nuclear attack in particular, was reflected in the various iterations of the Air Force's basic doctrine manual throughout the 1950s. (Handel, 1978 : 37-40 ; United States Air Force Basic Doctrine, 1959) Thus there was a philosophical proclivity among USAF officers to argue that attack was the best form of defence and that the service's over-riding mission was the delivery of bombs, now nuclear, by air, to the enemy's homeland.

Ballistic versus Cruise Missile Development

But the ultimate expression of “compression” lay not with aircraft at all but with the ballistic missile, for when mated with the thermonuclear bomb this provided the ability to attack a foe with devastating force and minimal warning – almost instantaneously – or so it seemed; ballistic missile warheads were supersonic, and would detonate before the sound of their passage through the air reached their targets. The Germans pointed the way ahead during the Second World War with their A-4 missile, popularly known as the V-2, and development of this new technology was taken up by both major Cold War protagonists.

The key technical challenges of constructing a missile with sufficient range to attack continental targets, sufficient payload to carry the atomic bomb, a sufficiently accurate guidance system to deliver the warhead close enough to the target, and with a nose-cone of sufficient strength to re-enter the earth’s atmosphere intact are well appreciated today by a public contemplating the development of North Korea’s nuclear weapons programme, and were considerable in the immediate post-Second World War period. In those early days, a simpler alternative to the ballistic missile seemed to be offered by the winged cruise missile whose lineage, again, stemmed from a Second World War German project: the Fiesler Fi-103 or ‘V-1’ flying bomb.

At first sight, the American winged cruise missile projects: the Northrop SM-62 Snark and North American SM-64 Navaho, which preceded development of the ballistic missile, offered lower technological risks than the ICBM, being effectively pilotless jet aircraft operating in a well understood environment and well within conventional performance boundaries. The cruise missile cashed in on the same advantages of compression as the manned bomber. However, these cruise missile projects proved disappointing

on a number of levels, and were eventually discarded in favour of the ICBM.

The key advantage of the cruise missile was precisely the fact that it was not manned – no crews would be placed in harm's way. However, the cruise missile also suffered from the same faults as manned bombers – travelling at similar speeds to the manned bomber, cruise missiles would be subject to the same countermeasures. They could be shot down by guns, missiles and interceptors. Furthermore, although they were likely to be smaller targets than manned bombers, cruise missiles might actually be easier to shoot down *because* they possessed no controlling and reactive human presence: there would be no human crew to take evasive action, deploy counter-measures or even switch to alternative targets. The cruise missile was also much less accurate than the manned bomber as the accuracy of its navigational system was increasingly degraded as flight time increased, and there was no human bomb aimer to make adjustments during its terminal attack. (Federation of American Scientists, *Nuke, Guide, USA, ICBM, SM-62 Snark.*) Furthermore, in the absence of live crews, once committed the cruise missile could not be recalled if political conditions changed after the attack had begun, or if the attack had begun in error. This threat of accidental nuclear exchange was to become a persistent nightmare of the nuclear age, played out in the techno-thriller cousins of *The Penetrators: Fail-Safe* and *Two Hours to Doom*, and most famously in their film adaptations.

Paradoxically, the strategic cruise missile projects proved largely impractical, and they were leapfrogged by the technologically sweeter inter-continental ballistic missile and its submarine-launched cousin. The detonation of the first Soviet atomic bomb in 1949, coupled with intelligence reports that the Soviets were also developing long-range ballistic missiles, led the USAF to establish a Strategic Missile Evaluation Committee under the mathematician Dr John

van Neumann, who had worked on the Manhattan Project to design the first American atomic bomb. The van Neumann Committee reported in 1954 that recent work by the US Atomic Energy Commission promised the development of light thermonuclear weapons, much more powerful than the wartime atomic bomb. The reduction in weight promised the resolution of ballistic missile range and payload problems that had heretofore hampered ICBM development, while the greater explosive yield of the thermonuclear warhead permitted a greater possibility of destroying the target with a lower level of accuracy, thus rendering the ICBM a practical proposition within a reasonable time-frame and the committee recommended the acceleration of the ICBM programme, which President Eisenhower approved. (Perry, 1997, Ch. 4.)

Ballistic missile technology and the ICBM resolved many of the earlier cruise missile systems' problems. It slashed the time to the target from perhaps ten hours to thirty minutes, reducing the magnitude of navigation errors. Nor could the ballistic missile be shot down. There was, in the late 1950s and 1960s, no effective defence against the ICBM and only minimal warning was possible. The realisation that defence against such weapons was futile at precisely the same time that the manned bomber was coming under increased threat from surface to air missiles raised the possibility, in the late 1950s and early 1960s, that the manned bomber was becoming obsolete, and this was the source of the dispute in which Searls intervened.

The first US ICBMs were to come into service from early 1959, but the Soviets got there first, proving the capabilities of their own R-7 ICBM with its launch of Sputnik I into orbit on 4 October 1957. An extended and accelerated American 'emergency' ICBM plan finally delivered the first operational American Atlas and Titan ICBMs from April 1958.

The USAF had begun the development of both cruise and ballistic missile systems because technology demonstrated by the German wartime V-1 and V-2 missiles offered the prospects of either a superior way of waging a strategic air campaign than that provided by conventional aircraft, or weapon systems that might complement the manned bomber. There was then, from the outset of missile development a tension between this and the manned bomber, which would become a full-blown dispute from the late 1950s, and this tension is reflected in *The Penetrators*.

The Manned Bomber versus Ballistic Missile Controversy – LeMay v McNamara

From 21 March 1946, responsibility for the delivery of United States strategic nuclear weapons lay with the US Army Air Force's Strategic Air Command, which transferred to the new independent United States Air Force in 1947. Under its first commanding officer General Curtis E. LeMay SAC had become an elite service equipped with cutting edge technology aircraft, and during the Truman and Eisenhower eras it enjoyed rapid expansion. During the Eisenhower administration the United States strategic posture had officially been that of the so-called 'New Look'. This required that the United States be ready to respond to Soviet provocations, whatever their nature, with an all-out nuclear attack by US strategic forces against Soviet population centres, a policy known as "massive retaliation". (Dulles, 1954) In the context of the time this meant air forces, but as we have seen, by the late 1950s ballistic missiles were coming on stream to compete with the manned bomber as the main US nuclear delivery systems. In practice, of course, the United States had never invoked the full response implied by massive retaliation, but the Kennedy administration, which arrived in office in 1961, had campaigned against what they declared to be the danger and inflexibility of the massive retaliation

policy. Such a policy, they argued, left the United States with no strategic options beyond all-out nuclear attack or, if the stakes did not seem sufficiently high, nothing in the face of Soviet initiatives. (Stromseth, 1988: 26-28.) The incoming Kennedy administration introduced a new policy of “flexible response” accompanied by both a conventional and a nuclear arms build-up. Under this policy the USA was prepared to deter war by developing the capacity to respond to threats at all levels, whether conventional or nuclear. Massive retaliation, then, placed SAC’s manned bombers front and centre in the US military establishment, but pressure to dilute SAC’s exclusive emphasis on manned bombers would be drastically increased by the arrival in office of Kennedy’s new Secretary of Defence Robert S. McNamara.

At the end of the Second World War, the United States possessed a monopoly of nuclear weapons and as the 1940s and 1950s drew on the USA steadily increased its ability to deliver nuclear destruction to the Soviet Union by American strategic airpower. LeMay suggested that a US attack on the Soviet Union would have been virtually unopposed up through about 1955. (Kohn, 1988: 95-96.) Beyond this point, however, the USA was obliged to take into account the possibility of a Soviet response against US targets, although Soviet nuclear forces would not in fact achieve anything like parity with the US until the end of the 1960s.

For his part, McNamara believed that deterrence should not rely on a simple accounting of the relative nuclear strength of the Soviet Union and the USA, or the ability to bust Soviet cities, but rather on the ability of the USA to retain a capability to strike Soviet military targets after having first ridden-out an initial nuclear attack – a policy known as “counter-force”. The availability of such a “second strike” capability would deter the Soviets from attacking the USA in the first place. But how might such a second strike capability be guaranteed? A study of American strategic basing by the

RAND Corporation suggested that the manned bomber force, which comprised the vast majority of the US strategic nuclear forces, was highly vulnerable to a surprise (“sneak” in the parlance of the day) attack by the Soviet Union. This required the withdrawal of US manned bombers from their overseas forward bases to the continental United States, but even here SAC’s bombers would be increasingly vulnerable as Soviet strategic capabilities increased. (Wohlstetter, Hoffman, Lutz et al, 1954: vi-vii.) McNamara’s Department of Defence therefore favoured increased reliance on ICBMs and Submarine Launched Ballistic Missiles (SLBMs) as these would be far more survivable than the manned bombers.

McNamara took control of the Department of Defence at a time when SAC was developing a new aircraft to replace its Boeing B-52 Stratofortress heavy bombers and Convair B-58 Hustler medium bombers. The North American B-70 Valkyrie was the latest in a line of high-technology aircraft evaluated for use by SAC. The job of wielding the new nuclear weapons over intercontinental distances against gradually improving defence systems, plus the natural inclination of SAC’s leaders towards the highest performance equipment, led the command to push the boundaries of aviation technology to the limit in the procurement of its aircraft, and the B-70 was the ultimate expression of this trend. However, one result of this tendency of SAC to test the aeronautical envelope was that the development of the command’s aircraft was often difficult, protracted and not always entirely successful.

A Brief History of SAC Aircraft Procurement

SAC was initially equipped with nuclear capable variants of the Second World War era Boeing B-29 Superfortress, the type which had delivered the atomic attacks on Hiroshima and Nagasaki. The most modern heavy bomber of its day, SAC acquired the most developed version of the aircraft the

B-50. However, the B-29/50 was limited to attacks on the Soviet Union from overseas bases and SAC's commanders were keen to obtain an intercontinental bomber which could conduct direct attacks on the Soviet Union from bases in the continental United States. Design and development of such aircraft had already begun before the United States entered the Second World War in anticipation that the USA might have to conduct an air campaign against Nazi Germany directly from American bases should Britain be knocked out of the war. The US Army Air Corps issued contracts in 1941 to two companies to build intercontinental bomber aircraft prototypes: Northrop for the B-35 'Flying Wing' and Consolidated Vultee for the B-36 Peacemaker.

As might be expected of an aircraft with such radically unorthodox geometry the prototype B-35s encountered numerous technical problems and the production contract was abandoned in May 1944, though flight-testing of B-35 prototype aircraft continued until 1949 and work began on a jet-powered version of the aircraft, which offered the prospect of improved performance. The resulting B-49 did indeed achieve higher speeds and altitudes than the B-35, but the lower fuel efficiency of the jet engines cut the range in half rendering the B-49 a medium-range, rather than a long-range intercontinental bomber, placing it in competition with another design, the Boeing B-47 Stratojet. As the B-47 could fly higher and faster than the B-49 - important attributes for defeating an improving Soviet air defence system - the former found its way into SAC service, while the B-49 programme was eventually cancelled.

That left SAC with only one intercontinental design: the B-36. Although also dependent on obsolete piston-engine technology, the more conventional layout of the B-36 convinced the Air Force that the aircraft constituted less of a developmental risk than the B-35/49. Indeed, in its haste to acquire a truly intercontinental heavy Bomber

SAC adopted the aircraft before it was operationally ready for squadron service and developed the aircraft 'on-the-job' from 1948. The gargantuan B-36 proved a maintenance nightmare and suffered from serious performance shortfalls. It was to be two years before the B-36 achieved acceptable reliability and the D variant with its six pusher piston engines and four additional jet engines achieved the original design performance objectives. As SAC's commander, General Curtis LeMay opined of the B-36, "Sure we got the thing flying and going...[but] we had more trouble than we should have had on a normal airplane..." (LeMay in Meilinger, 2012: 254.) Indeed, throughout its development the B-36 programme was reviewed by the Air Force no less than six times, but in each case the service decided that despite the problems the B-36 offered the best opportunity of developing a successful intercontinental bomber over its competitors, the B-49 and the B-54 (a "stretched" development of the B-50). (Meilinger, 2012: 253.) In this sense then, the B-36 and B-49 were competitors, only one of which would likely survive into squadron service. In the B-36 SAC achieved its only truly intercontinental heavy bomber, but the size, cost, performance and maintenance issues of the B-36 limited SAC's purchases of the aircraft to a relatively small number and the type's operational life was relatively short.¹⁵² After China intervened in the Korean War, LeMay commented that, "In view of the rapidly deteriorating international situation, we must have a bomber with substantially higher performance characteristics than the B-36." (LeMay in Meilinger: 254-255) That aircraft was to be the B-52 Stratofortress, which began replacing the B-36 in SAC service from 1955. The B-52 won out over a swept-wing all jet version of the B-36, the Convair B-60, due to the latter aircraft's lower top speed and handling problems

¹⁵² Unlike the B-36, its replacement the B-52 was not, strictly-speaking, a true intercontinental bomber as it required in-flight refuelling to reach targets in the Soviet Union.

Meanwhile the B-47 began to enter SAC service as a medium bomber in 1951, replacing the B-50. Again the B-47 was a radical new design. SAC's first all-jet bomber, the B-47 utilised aeronautical data acquired from the Germans at the end of the Second World War, and like the B-36 before it the new aircraft brought with it a host of teething problems as a result of which B-47s were not deployed to their forward bases outside the United States until mid-1953. The B-47 was also a very demanding aircraft to fly. (Meilinger, 2012: 257-258, 417.) Nevertheless, large numbers of B-47s were acquired by SAC and the aircraft served in a front-line role until 1965.

Questions about the relative merits of large bomber aircraft like the B-52 spawned a further medium bomber to operate alongside in-flight refuelling tanker aircraft, the supersonic B-58 Hustler.¹⁵³ The B-58 may have been a relatively small strategic bomber, but it was a large supersonic aircraft and there were many technical challenges with developing such an aircraft in the 1950s, which had never previously been encountered. Although the resulting operational aircraft had extraordinary performance, the B-58 proved inordinately expensive compared with the B-52, and difficult to maintain. Developed despite the misgivings of SAC's staff, the B-58 began to enter SAC service in limited numbers from August 1960. (Moody, 1995: 422) The B-58 also had a number of unusual handling characteristics that made it difficult to fly. The switch to low-level attack required by the development of Soviet surface to air missiles invalidated the aircraft's high-speed advantage and further reduced its already limited range.

Both B-52 and B-58 production ended in 1962. The aircraft slated to replace them, the B-70, was another miracle of 1950s/1960s technology. Much larger than the B-58, the futuristic B-70 was to be capable of sustained flight

¹⁵³ In-flight refuelling was extensively used by other SAC aircraft in any case.

at Mach 3 and operation up to 70,000 feet altitude. These attributes were intended to facilitate the B-70's penetration of the Soviet air defence system, but they also tested the boundaries of 1950s aviation technology. Once more the aircraft suffered from numerous development problems, including the phenomenon known as engine unstart where the flow of air through its engines at supersonic speed was momentarily interrupted. (Jenkins, Landis, 2004: 136-137, 144.) Like the aircraft it was to replace, the B-70 also would have been forced down to low altitude by the development of Soviet surface to air missiles. At low altitude the aircraft's speed dropped to not much more than that of the B-52 and its range declined also. Given the technical difficulties surrounding the development of the B-70, there is no guarantee that the aircraft would have been a great success in SAC squadron service, all other things considered; certainly both the B-36 and B-58 had been disappointments to SAC, but ironically the command's most sophisticated aircraft project, the hi-tec B-70, which was testing the boundaries of aeronautics in the early 1960s, seemed to have been rendered obsolete by the development of the surface to air missile. What was more, the B-70 also proved vulnerable to the system analysis management techniques McNamara brought to the Department of Defence from industry. McNamara believed that the enormously ambitious and expensive B-70 would surely be superseded by the ballistic missile and that therefore it was more efficient to spend additional funds on ballistic missile development and terminate the B-70 programme. (Nalty, 1997: 182-183.) Searls was to argue otherwise.

As might be expected, McNamara's intention to halt the B-70 project and wind down SAC's manned bomber wings in favour of ballistic missiles was not popular within the USAF, and certainly not within SAC. When LeMay became USAF Chief of Staff on 1 July 1961, he went to war with McNamara over the issue, declaring there were no

“acceptable alternatives” to the B-70. (Matusheski, 2011: 19.) LeMay attacked the ICBM on the grounds that it was an inflexible system compared with the manned bomber and, unlike the manned bomber, could not be withdrawn once committed. Meanwhile, McNamara sought to kill off the B-70 programme by stages, refusing to spend funds budgeted by Congress for the aircraft while still leaving it technically “in development”.

Matters came to a head when the House Armed Services Committee under the chairmanship of Representative Carl Vinson (D/GA) directed LeMay to spend the budgeted funds to develop the B-70 against McNamara’s will. President Kennedy was obliged to intervene directly, convincing Vinson to back down. Although McNamara had effectively won the dispute over the B-70 budget by March 1962, LeMay continued to campaign for the aircraft into the mid-1960s. (Matusheski, 2011: 19-21 & Kozak, 2009: 337-339, 342, 353-358.)

The Penetrators

Searls’ also attempted to keep the B-70 alive and his objective in writing *The Penetrators* was to demonstrate the folly of McNamara’s position by showing that, contrary to the Secretary’s view, the manned bomber could still get through. He did so by producing only a modest thriller, but it was one with an air of technical authenticity, for which Searls drew on his own extensive knowledge of contemporary military aerospace matters. While the writing is not particularly strong, Searls’ characters have an air of reality because they are based on real people. For instance, Secretary of Defence Robert McNamara is clearly represented by Secretary Charles Van Ness in the book. Van Ness is responsible for the decision to abandon the manned bomber in favour of the ballistic missile, and Searls’ position on the dispute is indicated by the slippery nature of Van Ness, his failure to either appreciate

the value of military expertise when making decisions regarding defence or learn from his mistakes. Ultimately, he is prepared to initiate a cover-up to ensure that the lessons of Operation DUNSINANE are suppressed and policy remain unchanged. (Gray, 1966 : 252-254.)

Searls, like LeMay and the bomber's political supporters, believed that the manned bomber enjoyed some key advantages over the missile, but clearly these could not be realised if the manned bomber could not get through to its targets. He hid these objectives within the format of a thriller, but his meaning was made explicit in his foreword even while his real identity remained secret.¹⁵⁴ Searls, therefore, sought to show that American manned bombers could still get through to their targets in the Soviet Union by creating a fictional mock-attack on the USA by the RAF where the British protagonists were trying to prove precisely the same point. Such a scenario could have no public or political influence unless it were plausible, and Searls made it so by providing the technical detail of the techno-thriller. Additionally, Searls drew upon a real event: 1961's Exercise SKYSHIELD II where British Vulcan bombers had reportedly run rings around North American Air Defence Command.

In SKYSHIELD II the Vulcans attacked the USA from bases in Scotland and Bermuda, avoiding the defences by a combination of electronic counter-measures and high altitude. The most obvious difference between DUNSINANE and SKYSHIELD II is that the attackers have switched to low level to avoid interception by Surface to Air Missiles,

154 Here he wrote that, "The manned bomber can be and is a nuclear weapon, but it need not always be. It presents at least a choice between nuclear and conventional warfare. The ICBM presents none. It is inherently inaccurate enough to be effective only when nuclear-tipped." (Gray, 1966 : 6-8).

demonstrating the flexibility of the manned bomber by adjusting its tactics in the face of air defence developments.¹⁵⁵

The Credibility of Deterrence

Beyond demonstrating the continued viability of the manned bomber, Searls was at pains to demonstrate what he saw as fundamental flaws in the system of deterrence as implemented by the McNamara Pentagon. In *The Penetrators*, Searls pointed out that while the US might be able to respond to all sorts of threats with carefully calibrated nuclear and conventional ripostes, this was not true of air or ballistic missile attack on the USA. In the event of any attack by either system the Americans would still be obliged by the facts surrounding the phenomenon of compression to respond with nuclear weapons even without a clear view of the nature of the attack. Thus, during Operation DUNSINANE the defences are alerted by the jamming of their radars, but they can detect no targets. They therefore have no indication of the size of the raid, its objectives or its ordinance, though they do identify it with contemporary political developments concerning the Soviet Union and its allies. Moscow claims that it is not attacking the USA, but with an attack clearly underway the Americans assume that the Soviets would deny it anyway and the US defence establishment proceeds through its various levels of alert, launching SAC's bombers towards their failsafe points and eventually initiating the countdown for its ICBMs. (Gray, 1966 : 213-231.)

Eventually, a senior USAF officer concludes that the RAF are the attackers and tries to recall SAC's aircraft and abort the ICBMs. The ICBM launch is cancelled only just in time. By

155 SKYSHIELD II features in a recent techno-thriller set in roughly the same time period as *The Penetrators*. See Hamilton-Paterson, 2014: 3-24. See also Hamilton-Paterson's appendix on the real exercise, and some of the more bizarre suggestions that have been made about it, in the same volume at 287-292.

contrast there is plenty of time to safely recall the bombers. This implies that in the absence of the manned bomber, the USA can only respond to an attack on US territory with the launch of its nuclear missiles, unleashing full scale nuclear war, even if it is uncertain of the nature of the attack – *or even if no attack is taking place at all!*

In Searls' story his character Captain Morris Epstein, USAF, commands a Minuteman ICBM silo in Nebraska. Captain Epstein receives the alert to prepare and then launch his missiles. While his deputy seems ready to launch, it is clear that Epstein will not do so, and had Epstein not delayed it seems at least some of the missiles would already have been launched by the time the attack was revealed as false. (Gray, 1966 : 242-247.) This raises the possibility that nobody, from the president down to the USAF missileers sweating in their silos, can necessarily be relied upon to carry out their orders to release US nuclear weapons. Indeed, given the fact that counterforce was a deterrent rather than a war-fighting strategy the president might reason that even if he was certain that the US was under nuclear attack this meant that deterrence had failed and there was little point in actually causing still more misery by launching the USA's counterforce strikes. If the Russians became aware of this possible reluctance to actually launch the USA's nuclear missiles then the credibility of US deterrence would be compromised.

Searls also reflected on the credibility and logic of nuclear strategy in *The Penetrators* through the relationship between his hero Scott and his daughter. When Scott meets with his daughter before Operation DUNSINANE he finds she is pregnant, but her artist boyfriend Evan refuses to marry her and wants her to abort the baby. Scott assumes this is a result of the irresponsible hedonism of the developing counter culture, but changes his mind when he meets the man. During the Second World War, when Evan was three, his mother had been killed in the blitzes, but as he points out to Scott his

chances of surviving the war, and those of his father who served in the army in North Africa were statistically quite good; “even the odds on [his mother] surviving were quite good despite the facts”, but the odds of survival for those in Hiroshima were very poor. In the inevitable next (nuclear) war they would be poorer still and he had no intention of “bringing a child into the world to test its luck”. (Gray, 1966 : 175).

In the passages concerning Scott’s daughter Searls revealed himself to be a product of his time regarding women’s reproductive rights, and this is perhaps a particularly weak aspect of the book, but they do shine a light on what some have understood to be the simple folly of building an international security system based on a readiness to commit mutual suicide, or at least on a readiness to try to convince one’s international opponents of a readiness to do so.

Conclusion

Proponents of the continued emphasis on the manned bomber in the USAF’s Strategic Air Command, like General LeMay, argued that the phenomenon of aviation-induced time and space compression offered diminishing military returns by the late 1950s, and it was in their dispute with Robert McNamara’s Department of Defence that Searls intervened in the mid-1960s with the publication of *The Penetrators*. Searls’ book provides a window on the contemporary debates surrounding the development and acquisition of strategic weapons systems and strategic theory.

It is clear that Searls’ aim, in writing *The Penetrators* was to demonstrate, through the medium of techno-thriller fiction, that the United States (and the British) were committing a grave error by running down their strategic air forces in favour of increasing emphasis on the ballistic missile as the principle system for the delivery of nuclear weapons in the event of a war with the Soviet Union. For Searls, the

manned bomber remained a credible weapons system by comparison with the ballistic missile, and *The Penetrators* suggested that a sufficient number of manned bombers could penetrate the Soviet air defence system to constitute an adequate offensive capability, and therefore also a credible guarantee of deterrence. Moreover, Searls' story indicated that the manned bomber was likely to remain credible for the foreseeable future given the continued modification of the manned bomber fleet's equipment. Beyond the ability to penetrate to its targets, Searls opined, the manned bomber retained considerable advantages over the ballistic missile, not least its relative slowness, offering the protagonists pause for negotiation and reflection before the first targets were hit. Thus the manned bomber offered the possibility of recall in the event that cooler minds prevailed, or the alert proved to be spurious, while no such option existed after the launch of ICBMs and SLBMs.

I have tended here to explore Searls' relationship to strategic thinking and deterrence theory in terms of the manner in which Searls reflected contemporary debates and offered his own contributions through the medium of fiction. The result of that debate in the United States was largely the compromise proposed by Searls himself – and indeed LeMay before him – with the preservation of part of the manned bomber force in a mix including ICBMs and SLBMs known as the strategic triad, but the actual influence of Searls on this debate is unclear at this time, though it was in all probability minimal.

The British too experienced a parallel debate on the value of the manned bomber, spurred by the publication of the Duncan Sandys Defence White Paper in 1957. This generated similar opposition to War Office policy which sought to run down the use of manned aircraft by the RAF in favour of missile systems, but there seems little likelihood that there could ever have been even minimal support for

such a fantastic project as Operation DUNSINANE within the British political establishment.

The fundamental issue with DUNSINANE, of course, was that even if the political support for something like such an operation existed in principle, nobody would ever run the risk of initiating it for fear that it might actually trigger a US nuclear response against the Soviet Union – as very nearly happened in the book – when the objective was to increase the security of the UK and the USA. It does, however, make for a thrilling last sixty pages in Searls' novel. Finally, the reader may ask why Searls kept his identity secret. Despite the British idiom, Searls' publishers made clear that:

Anthony Gray is a nom de plume which conceals the identity of one of America's most successful writers, a novelist best known for his books about the world of flight. Because of the incendiary, controversial nature of the *Penetrators*...Mr Gray's real name must remain secret. (Gray, 1966, front-matter.)

Clearly, this was a dramatic device, which suggested that somehow the author was an insider – a “whistle-blower” – who could not reveal his identity without compromising his privileged access to sensitive defence information, thus lending an air of gravitas and apparent authenticity to the book and in the process, hopefully, making its argument more persuasive. Whether Searls really expected to make any significant difference to US defence policy remains unclear, but if his foreword is taken at face value he was certainly trying to do so. By 1967, with the B-70 clearly dead, subsequent editions of *The Penetrators* carried the by-line: “Anthony Gray, now known to be Hank Searls”. (Searls, 1967) Eventually the nom de plume was dropped altogether.

Bibliographical References

BLAIR, Sean, 22 November 2008. «Artist of Science: Obituary, Michael Crichton», *Engineering & Technology*, Vol. 3, Issue 20, p. 92. http://digital-library.theiet.org/content/journals/10.1049/et_20082027 [Accessed 10 June 2018].

BURDICK, Eugene, WHEELER, Harvey, 1999 (originally published 1962). *Fail-safe*, Hopewell, NJ, Ecco.

CAB/129/86, 30 March 1957. *Cabinet Memorandum*, Statement on Defence, 1957 (The 'Duncan Sandys White Paper'). «National Archives».

CATE, James L., 1959. «Development of United States Air doctrine, 1917-1941», EMME, Eugene M. (ed.), *The Impact of air Power, National Security and World Politics*, Princeton, Van Nostrand.

DULLES, John Foster. 12 January, 1954. «The Evolution of Foreign Policy», *A speech before the Council of Foreign Relations*, New York, Department of State Press Release.

Federation of American Scientists, *Nuke, Guide*, USA, ICBM, SM-62 Snark, <https://fas.org/nuke/guide/usa/icbm/sm-62.htm> [Accessed 10/06/18].

GEORGE, Peter. (As BRYANT, Peter.) 1961 (originally published 1958). *Two Hours to Doom*, London, Corgi.

GIBSON, J. William. Fall, 1991. «Redeeming Vietnam: Techno-Thriller Novels of the 1980s», *Cultural Critique*, Issue 19, pp. 179-202.

GRAY, Anthony, 1966. *The Penetrators*, New York, Dell.

GRAY, Anthony, 1967. "Now known to be Hank Searls", *The Penetrators*, London, Companion Book Club.

HAMILTON-PATERSON, James, 2014. *Under the Radar*, London, Faber & Faber.

HANDEL, David P., 1978. «The Evolution of United States Air Force Basic Doctrine», unpublished research study, Maxwell AFB, AL, Air University.

JENKINS, Dennis R., LANDIS, Tony R., 2005. *Valkyrie : North American's Mach 3 Superbomber*, Specialty Press.

KOHN, Richard H., HARAHAHAN, Joseph P. (eds.), 1988. *Strategic Air Warfare: An Interview with Generals Curtis E. LeMay, Leon W. Johnson, David A. Burchinal, and Jack J. Catton*, Washington, D.C., Office of Air Force History, United States Air Force.

KOZAK, Warren, 2009. *LeMay: The Life and Wars of General Curtis LeMay*, Washington, D.C., Regnery.

MATUSHESKI, Zachary M. Winter, 2011. «Bomber Wars: Curtis LeMay, Robert McMamara and the B-70», *Air Power History*, pp. 14-23.

MEILINGER, Phillip S., 2012. *Bomber : The Formation and Early Years of Strategic Air Command*. Maxwell AFB, AL. Air University Press, Air Force Research Institute.

MOODY, Walton S., 1995, *Building a Strategic Air Force*, n.p. Air Force History and Museums Program.

NALTY, Bernard C., 1997. *Winged Shield, Winged Sword: A History of the United States Air Force*, Vol. II, 1950-1997. Washington D.C., Air Force History and Museums Program, United States Air Force.

National Security Act, 26 July 1947. WOLF, Richard I. (ed.), 1987. *United States Air Force Basic Documents on Roles and Missions*, Washington D.C., Office of Air Force History, United States Air Force, pp. 63-83.

PERRY, Robert L., 1997. *Origins of the USAF Space Program, 1945-1956*, History Office, Space & Missiles systems Centre. <https://fas.org/spp/eprint/origins/index.html> [Accessed 07/06/18].

SEARLS, Hank, 1977 (originally published 1960). *The Crowded Sky*, New York, Dell.

SEARLS, Hank, *at Fantastic Fiction*, <https://www.fantasticfiction.com/s/hank-searls/> [Accessed 10/06/18].

SEARLS, Hank, *Memorial Tribute*. <http://memorial.yourtribute.com/Hank-Searls/> [Accessed 10/06/18].

SEARLS, Hank, 1964. *The Pilgrim Project*, New York, McGraw-Hill.

STROMSETH, Jane E., 1988. *The Origins of Flexible Response: NATO's Debate over Strategy in the 1960s*, Houndmills, Basingstoke, Macmillan.

THOMPSON, Wayne, NALTY, Bernard C., 1996. *Within Limits: The US Air Force and the Korean War*, Washington D.C., Air Force History and Museums Program.

United States Air Force Basic Doctrine, 1 December 1959, Washington, D.C.

The United States Strategic Bombing Surveys, Reprinted 1987, Maxwell Air Force Base, Alabama, Air University Press.

WOHLSTETTER, A.J., HOFFMAN, F.S., LUTZ, R.J., ROWEN, H.S. 1954. *Selection and Use of Strategic Air Bases*, Santa Monica, CA, RAND. <https://www.rand.org/pubs/reports/R0266.html> [Accessed 10/06/18].

Kessel, Dahl, Saint-Exupéry : aviation, grandeur et dépassement de soi

Thierry OZWALD
Université de Limoges – Laboratoire EHIC
(Espaces Humains et Interactions Culturelles)

La littérature de l'avion

Le critique Henri Clouard (1947) a écrit que Kessel a fondé la littérature de l'avion. Sans doute dit-il vrai si l'on songe qu'il abandonne très tôt le journalisme – provisoirement – pour s'engager dans l'aviation durant la Première Guerre mondiale, à l'époque où celle-ci balbutie¹⁵⁶. Il en sortira, en 1923,

156 Plus exactement, on devrait dire qu'il a changé la donne en France en 1923, en écrivant le premier roman d'aviation à succès. Il avait été précédé cependant par Gabriele D'Annunzio (1910), Émile Driant (1909) puis tous les témoins de la Première Guerre mondiale. Olivier Odaert, dans un très bel article (2016), le confirme : « En somme, *L'Équipage* de Joseph Kessel, un des premiers romans de l'aviation guerrière, devait définitivement consacrer en 1923 toutes les caractéristiques de l'aviateur littéraire, et ainsi “fonder la littérature de l'avion” en France, selon

L'Équipage, petit récit remanié sous forme de petit roman en 1969. Suivront en 1929 (1966) *Vent de sable*, chroniques sur les débuts de l'Aéropostale qu'il suit avec passion, en 1938 son chef d'œuvre *Mermoz*, puis *Le Bataillon du ciel* (1947) qui relate l'épopée du bataillon de parachutistes français entraîné en Écosse qui intervint en 1944 en Normandie. Kessel, rappelons-le, a terminé la Deuxième Guerre mondiale comme aviateur¹⁵⁷ de la France Libre.

D'autres écrivains ont depuis, et après lui, illustré ce nouveau genre – ou plutôt cette nouvelle littérature et ce nouvel *ethos* épique – ou apporté leur contribution, avec plus ou moins de bonheur d'ailleurs. On citera entre autres (et en France) : *L'Espoir* de Malraux (1937), *La Vallée heureuse* de Jules Roy (1946), *Le Grand Cirque* de Pierre Clostermann (1948), les œuvres phares de Saint-Exupéry bien sûr (*Vol de nuit*, 1931, *Courrier Sud*, 1929, *Terre des hommes*, 1939, et *Pilote de guerre*, 1942), mais aussi l'admirable *Promesse de l'aube* de Romain Gary (1960)¹⁵⁸.

Ce qui, d'évidence, caractérise cette littérature est d'une part sa nature fondamentalement *testimoniale* : que l'on opte pour le reportage, ou le roman, que l'on privilégie le compte rendu objectif ou la restitution littéraire et retravaillée, que l'on s'en tienne à des faits ou que l'on y brode un récit, il y va toujours d'une destinée individuelle étroitement inscrite dans un destin collectif, d'une histoire participant de l'Histoire. Qu'il s'agisse de se mettre en valeur personnellement en usant de ce contrepoint avantageux et prestigieux, ou bien, par le récit de son itinéraire, d'éclairer, expliquer des

l'expression du critique littéraire Henri Clouard » (Odaert, 2016 : 308).

157 Rappelons qu'il n'est pas pilote mais est observateur, c'est-à-dire chargé entre autres de régler les tirs d'artillerie ; pilote et observateur ont droit tous deux au titre d'« aviateur ».

158 Sans oublier, à un degré moindre (car ils n'ont publié que des carnets de souvenirs), Charles Lindbergh, Maryse Bastié et Jacqueline Auriol. Voir aussi les écrits de l'Américain Richard Bach.

phénomènes plus vastes et généraux, l'enjeu est toujours de faire *témoignage*¹⁵⁹, de relater et remémorer des événements décisifs, tragiques parfois, de scruter un *moment* hautement signifiant pour tout un monde, toute une société, tout un modèle anthropologique, l'Europe en l'occurrence.

Cette littérature, d'autre part, un peu analogue en cela à une grande partie de la littérature médiévale, se définit par sa disposition jamais infirmée à fabriquer du mythe, ou à forger un mythe, charismatique et fortement plébiscité : le mythe de l'Aviateur, réincarnation moderne du Chevalier de jadis. À des degrés et titres divers, ces ouvrages perpétuent, chacun à leur manière, ce mythe, bâtissant des légendes, exhaussant de hautes figures, distinguant une humanité d'exception de l'ordinaire humanité¹⁶⁰.

Nous nous en tiendrons, dans le cadre de cette étude et pour mieux servir notre propos (qui est d'interroger, analyser et tenter de comprendre la portée et la puissance de ce mythe moderne), à trois œuvres fort dissemblables, représentatives en cela de la diversité de formes de cette « littérature d'aviation », et du processus poétique avec lequel le mythe s'est peu à peu constitué et imposé au xx^e siècle et en Europe. Ce sont : *Pilote de guerre* de Saint-Exupéry (1942)¹⁶¹, œuvre inclassable publiée durant la Deuxième Guerre mondiale, à la fois récit autobiographique d'une mission de reconnaissance au-dessus d'Arras et essai philosophique – ou méditation spirituelle sur le devenir de la France. *Mermoz*¹⁶², biographie

159 « Le métier de témoin m'a toujours fait horreur » écrit Saint-Exupéry (*PdG* : 166), mais au sens où le témoignage se borne à *rapporter*, sans intervenir. Or c'est bien d'une littérature *agissante*, engagée, qu'il est ici question.

160 Cet aspect chevaleresque a déjà été souligné par Jean Ajalbert (1916 et 1926), par Henry Bordeaux (1918), mais surtout plus récemment par Robert Wohl (2005 : 49) : « L'imaginaire de la chevalerie allait s'imposer à tous les auteurs » écrit-il.

161 Désormais *PdG*.

162 Désormais *M*.

romancée, investie, lyrique, fraternelle même de cet aviateur exceptionnel par Joseph Kessel (1938), à moins que ce ne soit une hagiographie¹⁶³. Enfin *Escadrille 80*¹⁶⁴ de Roald Dahl (1986), récit autobiographique tardif de l'ex-aviateur de la RAF (de 1939 à 1942) en même temps célèbre écrivain pour la jeunesse anglais, récit qui fait suite à *Moi, Boy* (1984)¹⁶⁵.

On voit bien tout le parti qu'un littéraire et exégète de la littérature peut tirer d'un tel examen : déterminer les contours de ce mythe lui permet de poursuivre son travail d'observation (et de célébration) du fait littéraire, de saisir comment le poète fantasme le réel ou transfigure une réalité historique donnée. Quant aux pilotes d'aujourd'hui cependant, aux personnels et techniciens de la navigation aérienne, à ceux et celles qui volent et fréquentent régulièrement les aéronefs, ils auront peut-être une légère moue de dédain ou d'incompréhension pour les rêveurs : l'action est tout – la gestion technicienne de la contingence, et rien d'autre –, le reste n'est que littérature... Certes, mais notons que Kessel et Saint-Exupéry eux-mêmes se méfient de la tentation lyrique et mettent à maintes reprises en garde leur lecteur¹⁶⁶ contre un danger dont ils sont conscients, celui de se faire valoir au détriment de la vérité. Et pour être navigant, n'en est-on pas moins homme, n'en est-on pas moins porteur des vieux rêves archaïques de l'humanité ?

163 On consultera avec intérêt, à cet égard, la biographie plus récente d'Emmanuel Chaudeau (2000), l'ouvrage très documenté de Jacques Le Groignec (2002) qui met en valeur le sens patriotique poussé de Mermoz, ainsi que l'album de Catherine Herszberg et Anne Proenza (2001). Aucun de ces ouvrages en vérité n'invalide le livre de Kessel.

164 Désormais *E80*.

165 Pour les éditions utilisées, voir les références bibliographiques.

166 « L'important n'est pas de s'exalter. Il n'est, dans la défaite, aucun espoir d'exaltation. L'important est de s'habiller, de monter à bord, de décoller » (*PdG* : 45). « C'est lamentable, écrivait Mermoz [à propos du sauvetage d'un équipage uruguayen et de son retentissement dans la presse]. Les faits, dans leur simplicité, n'étaient pas *trop laids*, et le tapage ne réussit qu'à les amoindrir » (*M* : 205).

Un pilote au fond peut-il se défendre de s'être construit *aussi* au regard de ces légendes, d'avoir été façonné intimement et peut-être inconsciemment par ce mythe moderne ? Et plus généralement, pouvons-nous vivre en ce monde, vivons-nous sans représentations du monde ?

Aspects du mythe

Quel est donc ce mythe, ce schème mythique qui traverse, informe des œuvres aussi dissemblables que ces trois récits, et pourtant analogues ?

Dissemblables car l'un évoque les débuts de l'Aéropostale dans l'entre deux-guerres, plus particulièrement les années 1925-1936, durant lesquelles apparaît Mermoz, et l'aviation militaire française dans les années 1920, l'autre l'épisode de l'exode durant la Drôle de guerre dans le Nord de la France, le troisième un accident dans le désert de Libye en 1940, puis la bataille d'Athènes le 20 avril 1941, enfin la campagne de Palestine et de Syrie de la même année, dans le cadre des missions de protection et de défense stratégique confiées à la RAF contre les aviations allemande et italienne en Méditerranée orientale.

En outre, les tonalités, les registres et les propos respectifs de ces récits sont distincts : *Mermoz* est une ode fervente à l'amitié, *Pilote de guerre* une hymne à la Civilisation empreinte de gravité, *Escadrille 80* la réminiscence émue d'une jeunesse déjà « loin en allée »... mais tous trois cependant, avec passion, avec éloquence ou avec humour, décrivent et méditent les moments essentiellement tragiques d'une existence et d'une époque.

Or ils tendent tous trois, en vérité, à évoquer des temps primitifs¹⁶⁷ de l'aviation, qu'il s'agisse de la Première ou de

167 Nous employons cet adjectif au sens large et pour distinguer ces époques héroïques de l'aviation moderne. Il est clair cependant que les temps primitifs de l'aviation, ceux du Breguet 14 par exemple, s'achèvent *stricto sensu* au début des années 1930, quand les nouveaux appareils

la Deuxième Guerre mondiale : le récit donne chaque fois le sentiment d'un grand commencement, d'une nouvelle ère. Même si en vingt ans, entre les deux guerres, des progrès ont été réalisés dans ce domaine, quelque chose malgré tout « débute », est initié véritablement, et les aviateurs font figures de pionniers, de défricheurs, d'explorateurs et même de précurseurs au plan expérimental, si l'on considère de nos jours, en comparaison, l'univers désormais ultra-mécanisé et gouverné par la technique qu'est le transport aérien. Or le mythe n'est-il pas toujours et fondamentalement un récit des origines, un récit originel donc, tout autant qu'un récit originaire ?

C'est ainsi que Roald Dahl rend hommage à l'appareil rudimentaire sur lequel il a fait son instruction, le *Tiger Moth*, une

machine merveilleuse [...], aussi efficace qu'acrobatique avec un moteur Gipsy [...] ne comport [ant] aucun perfectionnement et, bien entendu, pas de démarreur électrique, si bien que la seule façon de lancer le moteur était de se planter à l'avant et de tourner l'hélice à la main (E80 : 123)¹⁶⁸.

En Grèce, les Anglais ne disposent pas de radar et « pratiquement pas d'alternat-radio¹⁶⁹ » ; ce sont les Grecs qui font office de radar, un paysan grec étant positionné au sommet de chaque montagne sur plusieurs kilomètres et alertant « la salle d'ops avec un téléphone de campagne » pour signaler la présence de l'aviation ennemie. Les aviateurs ne peuvent communiquer en vol et n'entrent en contact « avec le sol que [s'ils sont] à la verticale du terrain » (E80 : 180).

permettent une exploitation régulière de lignes commerciales ou de transport de passagers.

168 « Il y avait deux cockpits sur un Tiger Moth, l'un pour l'instructeur, l'autre pour l'élève, et on pouvait se parler de l'un à l'autre en vol par un micro renforcé d'un caoutchouc » (E80, *loc.cit.*).

169 L'alternat est un système, bouton ou pédale, permettant ou d'émettre ou d'écouter, et empêchant de ce fait toute double émission simultanée.

Le pilotage n'est pas « tout confort » : quand l'auteur cabre son *Hurricane* pour se placer hors d'atteinte de son poursuivant, la violence de la manœuvre lui fait perdre connaissance jusqu'à ce qu'il reprenne ses esprits et retrouve son avion « au sommet de sa trajectoire ascensionnelle [...], debout sur la queue, pratiquement immobile » (*E80* : 194). Le cockpit du *Hurricane*, « dont tous les éléments sont faits d'aluminium riveté », est minuscule. Il comporte une « verrière de plexiglas au-dessus de la tête et [devant] un pare-brise incliné à l'épreuve des balles ». L'habitacle du pilote est aménagé à la spartiate : il peut « tourner la tête et remuer les bras et les jambes » mais le reste du corps est à ce point sanglé et assujéti qu'aucun mouvement n'est possible. La main droite tient le manche à balai (muni d'un bouton de tir), la main gauche « actionne la manette des gaz », les deux pieds étant posés sur le « palonnier » (*E80* : 202).

Saint-Exupéry mentionne les revêtements de caoutchouc des jauges d'essence, de pression d'huile comme relevant « d'un perfectionnement merveilleux » (*PdG* : 159) ; il y a bien à bord de son avion¹⁷⁰, un circuit de chauffage, d'oxygène, des possibilités de communication entre les membres de l'équipage ; le laryngophone cependant tombe fréquemment en panne (*PdG* : 29) et à 10 200 mètres, à 530 kms/heure pour échapper à la chasse allemande (*PdG* : 66), les commandes et les mitrailleuses sont gelées, le palonnier est coincé, ce qui oblige à une opération délicate : on réussit à déverrouiller la manette de gaz de gauche et à diminuer la vitesse du moteur de gauche, mais pas celle de celui de droite – d'où le risque d'un pivotement de l'avion et donc de vrille (puisqu'il s'agit d'amorcer la descente). Il est possible de compenser en s'aidant du gouvernail : or il est également bloqué. Le pilote n'a donc d'autre recours que de piquer à pleine vitesse à 3500 tours, au risque de « casser » ses moteurs (*PdG* : 75)...

170 Dont il ne précise ni le nom ni le modèle (c'est un *Potez 63*).

Quant à Mermoz, il est des tout premiers convertis, s'étant rendu tout jeune (à 12 ans) aux meetings aériens d'avant-guerre et ayant vu voler à Béthény, Latham, Blériot, Pégoud (*M* : 20). Plus tard, dans le désert de Syrie – autre péripétie préhistorique –, le moteur de son avion¹⁷¹ prend feu en plein vol à 1800 mètres d'altitude (*M* : 78) ; à Damas, il lui faut solidifier avec des planches la piste de décollage rendue impraticable par la boue (*M* : 69).

Aux tout débuts de l'Aéropostale « pas de TSF. Pas de météo. Pas de terrains de secours » et des appareils « munis d'un seul moteur et peu sûrs » (*M* : 124)¹⁷². Le Breguet 14, avion des débuts précisément, est « ouvert à tous les vents » (*M* : 143) et sans capacité à se propulser au-dessus des obstacles ou des intempéries ; le pilote avait à assurer « sept, huit et parfois dix heures quotidiennes de vol » (*M* : 145). Les pannes étaient fréquentes, « salade de bielles, avarie de la pompe à huile, de la pompe à eau, ruptures de vilebrequin » (*M* : 160). En 1925, il croise la trajectoire d'un insecte qui le pique à la main droite et le contraint à piloter du bras gauche pendant une semaine (*M* : 152). Le plafond du Laté 25 à profil spécial n'était que de 4000 mètres. Fin 1927 il est chargé par Julien Pranville, directeur général de l'exploitation en Amérique du Sud, de concevoir et aménager l'aérodrome de Pacheco, au Nord de Buenos Aires. Lorsque le 12 mai 1930 il tente de faire décoller le *Comte de La Vaulx*, l'hydravion de 5,5 tonnes, le Laté 28, qui doit emmener le courrier de Saint-Louis du Sénégal à Natal, il s'avère que les flotteurs sont plus lourds que les roues et qu'il faut, pour s'extraire du fleuve réussir à les porter à la surface de l'eau – chose ardue pour un moteur de 650 chevaux, qui demande de surcroît que le vent soit favorable et que le plan d'eau n'oppose qu'une résistance minimale, sans vagues donc... En 1933, quand l'Aéropostale devient Air France, le trimoteur *Arc-en-Ciel* conçu par l'ingénieur Couzinet connaît

171 Il avait fait son instruction sur *Caudron G-3* et sur *Nieuport* (*M* : 58).

172 Voir aussi *M* : 160.

une défaillance technique : le radiateur du moteur gauche est endommagé et Mermoz doit naviguer « en porte-à-faux » pour aller jusqu'à Dakar ; pour tenter de réparer celui des trois « *hispanos* » qui a lâché, Collenot s'est glissé dans le boyau qui a été prévu à cet effet (*M* : 391)...

Dans de telles conditions, l'histoire qui s'écrit n'est faite que d'exploits, de dépassements voire de surpassements individuels aptes à surmonter, à vaincre une adversité puissante. Ce sont alors des temps proprement *héroïques* et, comme David face à Goliath, Ulysse face à Polyphème¹⁷³, Samson face aux Philistins, il faut aux aviateurs déployer des prodiges d'adresse et d'intelligence pour redresser des situations désespérées. Peut-être d'ailleurs sont-ils, pour certains d'entre eux, des ancêtres de nos sportifs modernes¹⁷⁴, eux qui ont un goût prononcé – Mermoz surtout¹⁷⁵ – pour le franchissement des limites, le record, la performance, la recherche de l'au-delà de soi aussi... Pat Pattle, le « héros de légende dans la RAF » (*E80* : 200), « l'as des as » (201) a « un nombre impressionnant de victoires à son palmarès » (200), c'est-à-dire qu'il a abattu un nombre considérable d'avions, Mermoz bat le record du monde de « durée et distance en hydravion, [couvrant] 4308 kilomètres en trente heures vingt-cinq minutes » (*M* : 326), il ouvre la ligne de Buenos-Ayres à Asuncion, il effectue le premier vol de nuit en Amérique du Sud, il parcourt à cette époque 10 000kms/mois, il relève

173 Le Cyclope de l'*Odyssée* est un pasteur anthropophage, mais rappelons que les Cyclopes Ouraniens, fils d'Ouranos et de Gaïa, sont, dans la tradition, au nombre de trois, chacun étant rattaché à des forces naturelles élémentaires : Argès (l'éclair), Brontès (le tonnerre), Stéropès (la foudre).

174 Cf. *M* : 293 : le « voyage sportif ». Mermoz pratique l'athlétisme, l'escrime, le cheval, l'aviron, la natation... tandis que R. Dahl évoque ses matchs de squash ou de rugby. Mais le sportif moderne tend à oublier la *finalité* de ce dépassement...

175 Voir aussi Roland Garros, Adolphe Pégoud...

tous les défis¹⁷⁶, est de toutes les aventures périlleuses, il était aussi un mangeur gargantuesque (*M* : 150).

On n'en finirait pas d'énumérer les prouesses accomplies par ces pionniers : Sagon, frère d'armes de Saint-Exupéry, réussit à s'extirper par une trappe coulissante de son avion en feu, se promène en vol sur la carlingue pour évaluer la situation de son équipage et se lance en parachute dans le vide, depuis l'aile de l'avion (*PdG* : 56). Outre la maestria et le courage dont il fait preuve face aux *Junker 88* puis aux *Messerschmitt 110* ou *109*, puis aux *Glenn Martin*, aux *Dewoitine* et autres *Potez-63* de l'aviation de Vichy, Roald Dahl, alors qu'il a dû atterrir en catastrophe dans le désert de Lybie, qu'il a heurté un rocher à 125 kms/heure et vu son *Gladiator* « se désintégrer » puis se mettre « en pylône » (*E80* : 139), se traîne à bout de forces hors du « terrible brasier » avant de perdre connaissance¹⁷⁷. Lacordaire, qui s'est saoulé, omet de sortir son train d'atterrissage et finit sur le ventre (*PdG* : 163)... Et que dire de Mermoz qui pose son avion « au moteur », les commandes ne répondant plus (*M* : 52), qui, ayant échoué dans le Rio de Oro par suite d'une avarie, sans repère topographique, réduit à boire l'eau du radiateur, capturé et maltraité par les Maures, survit encore (*M* : 179)! Qui maintient, au prix « d'un travail surhumain », son appareil pendant des heures, à l'aveuglette, étreint par le sirocco entre Casablanca et Dakar (cap Juby et Cisneros plus exactement, *M* : 202) ; qui, après avoir vainement tenté à 52 reprises et pendant un mois de décoller son hydravion du *rio* Potingui (*M* : 353), près de Natal, puis sur la lagune de Bonfim, plus appropriée – une vedette remorquant chaque fois l'hydravion –, conclut

176 Pour le passage des Andes par exemple, avec le capitaine Almonacid (*M* : 289).

177 Voir *E80* : 203 : Dahl, son avion ayant été touché, et privé de gouvernail, réussit à piloter en utilisant seulement les ailerons. *E80* : 237 : Le *De Havilland* qui ramène les pilotes à Alexandrie tente avec succès un décollage en charge, évitant de justesse un petit mur en pierres sur une piste longue de 200 mètres tout au plus.

victorieusement le légendaire 53^e décollage¹⁷⁸ ! Qui enfin et surtout franchit la Cordillère des Andes, en 1929¹⁷⁹, en son point le plus difficile (pour un vol plus direct) de Copiapo, dans le Nord du Chili, à destination de Buenos-Ayres, mais qui, doté d'un avion « plafonné » à 4200 mètres, cherche des courants ascendants, les trouve, franchit grâce à eux la crête de 4500 mètres, est aspiré de l'autre côté par un trou d'air (ou un courant descendant), choit et s'abîme sur une corniche, répare tant bien que mal avec Collenot, par -15°C, ce qui peut être rafistolé, fait glisser l'avion en pente douce, calcule et le fait rebondir à deux reprises sur des sortes de tremplins improvisés entourés de ravins pour lui donner de la vitesse, une fois délesté, et parvient à le propulser dans les airs (*M* : 293) !...

On ne saurait, à cet égard, assez rappeler qu'il y va toujours pour chacun d'eux d'un combat perpétuel¹⁸⁰, à l'image de cet « *agôn* » spirituel qu'est pour eux l'existence vraiment vécue : ils sont combattants dans l'âme, et d'abord guerriers. *L'agôn* ne se dissocie pas du *polemos*. Dahl s'engage dans la RAF et fait ses classes en Irak ; Saint-Exupéry est pilote de guerre, évitant de justesse les projectiles des tirs anti-aériens, et Mermoz, avant d'être l'emblème vivant de l'Aéropostale, a servi dans l'armée de l'air : il a passé son brevet de pilote à Istres, après s'être engagé (à 18 ans), est affecté à Palmyre où il effectue des missions de liaison, de ravitaillement, d'évacuation sanitaire... et fait la chasse aux tribus bédouines, il est ensuite en garnison à Nancy puis au

178 Jean-Claude Nivet, que nous remercions pour cette précision, nous rappelait que si prouesse physique il y avait, l'expérience n'en était pas moins très dommageable sur le plan matériel et technique, ne serait-ce que pour la surconsommation de carburant.

179 Adrienne Bolland a d'ailleurs déjà franchi la Cordillère des Andes en 1921, empruntant elle aussi une voie risquée.

180 Cf. *M* : 122. « Latécoère fournissait des avions Salmson à l'armée » en 1918. Installée à Billancourt, la SMS (Société des moteurs Salmson) est créée en 1913. Les moteurs Salmson étaient réputés pour leur fiabilité.

1^{er} Régiment de chasse de Thionville. Cela peut expliquer aussi pourquoi le *Mermoz* de Kessel s'apparente par moments à une épopée... Même lorsque le contexte est différent, qu'on est entré dans le domaine civil et que l'ennemi humain et guerrier a été neutralisé, vaincu, la posture de combat reste de mise : « Contre tant d'obstacles, écrit Kessel, le pilote combattait pour ainsi dire nu dans sa carlingue ouverte » (*M* : 125) et plus loin : « Il arracha 5 tonnes $\frac{1}{2}$ au fleuve [...] dans cette attitude de force et de combat qu'il avait toujours quand venait la minute décisive » (*M* : 333)¹⁸¹.

Ces « chevaliers du ciel »¹⁸², doit-on le souligner, sont de toute évidence des défenseurs farouches d'un monde menacé, des gardiens et sauveurs d'un certain ordre ancien, d'un système de valeurs, d'une vieille tradition, au sens propre du terme, à sauvegarder impérieusement. Si, par leur héroïsme, ils fabriquent une histoire qui a trait à une nouvelle réalité, à un nouveau monde à l'aube des temps modernes (Saint-Exupéry le nomme volontiers « l'Homme »), s'ils figurent et incarnent assurément les Pères fondateurs de la modernité,

181 Luc Robène, un des grands spécialistes de la question, montre bien comment la guerre influença alors le devenir de l'aviation : « Parce qu'il impose brusquement le bruit et la fureur des machines, la vitesse et l'accélération, soumettant les pilotes à de rudes épreuves, parce qu'il appelle de nouveaux modes exploratoires des espaces infinis et remet en scène de manière dramatique une forme d'utilitarisme que gouverne la guerre, l'aéroplane participe alors à définir de nouveaux horizons que l'aviation civile et sportive de l'entre-deux-guerres reconfigurera à son tour dans une course au progrès et à la performance sans cesse reconduite. Dans une certaine mesure, il reste possible de considérer que l'esprit d'exception et la dimension aventureuse des raids aériens perdurent, sous des formes motorisées, bien au-delà de la guerre, s'inscrivant par exemple dans l'intrépide saga des premières grandes lignes de l'Aéropostale » (« Le bonheur dans les airs. L'aérostation : 1880-1914 » [en collaboration avec D. Bodin et S. Héas] *in Terrain*, mars 2006, n° 46 [« Effets spéciaux et artifices »], p. 136. Voir aussi Luc Robène [1998]).

182 Cf. *M* : 306 : « Mais ils étaient toujours prêts à donner leur vie l'un pour l'autre, parce qu'ils étaient comme les chevaliers de la Table Ronde, qui voyageaient beaucoup ».

c'est en tant qu'ils réactualisent et revivifient d'anciens mythes fondateurs préalables.

Pour Saint-Exupéry, il est clairement question de sauver sa civilisation, qui est aussi une des formes les plus accomplies de *la* Civilisation. Sa longue et patiente méditation le porte à mieux en discerner les contours, la spécificité, la grandeur ; à mieux comprendre cet Humanisme qui est son fondement, cette « communauté spirituelle » (*PdG* : 191) qu'elle représente et où « chacun est responsable de tous [...], la France [étant] responsable du monde » (*PdG* : 190) :

[Ma] civilisation, écrit-il au chapitre xxv, qui, autrefois, a fait ses preuves, qui a enflammé ses apôtres, brisé les violents, libéré des peuples d'esclaves, n'a plus su, aujourd'hui, ni exalter ni convertir.

Si je désire dégager la racine des causes diverses de ma défaite, si j'ai l'ambition de revivre, il me faut retrouver d'abord le ferment que j'ai perdu (*PdG* : 193).

Et :

Il est aisé de fonder l'ordre d'une société sur la soumission de chacun à des règles fixes. Il est aisé de façonner un homme aveugle qui subisse, sans protester, un maître ou un Coran. Mais la réussite est autrement haute qui consiste, pour délivrer l'homme, à le faire régner sur soi-même (*PdG* : 199).

Dans *Escadrille 80*, l'écrivain – Anglais – est moins oratoire, plus allusif et pudique, mais non moins pénétré de cette foi ardente en les fondements de la civilisation européenne (qui n'est pas allemande à l'époque) : il se méfie des mots mais l'on sent chez le jeune aviateur une volonté sans faille de combattre l'ennemi germain et la barbarie nazie, de conquérir la supériorité militaire sur cette armée supérieurement disposée au combat¹⁸³, volonté d'autant plus ferme qu'elle est tendue vers l'objectif et ne s'embarrasse pas d'un lyrisme superfétatoire. Son escadrille ayant été déplacée à Haïfa

183 Il montre un certain mépris pour l'aviation de Vichy et l'aviation italienne, combattants médiocres...

pour contrer les visées allemandes au Moyen Orient, et parti reconnaître l'emplacement d'une nouvelle piste d'atterrissage, il tombe sur des réfugiés Juifs, des enfants orphelins sous la férule d'un « géant à barbe noire qui ressemblait au prophète Isaïe » (*E80* : 250), vivant dans un campement proche, et qui soudain justifie définitivement et merveilleusement à ses yeux le combat qu'il a entrepris jusque-là en novice. Dahl évoque le « plus grand génocide de l'histoire en train de se perpétrer »¹⁸⁴ et reçoit comme une révélation ces mots du « barbu aux yeux brillants qui parlait par énigmes » (*E80* : 255-256) :

Ma guerre à moi dure depuis le temps du Christ [...]. Nous avons besoin d'une patrie. D'un pays qui soit le nôtre [...]. Vous avez beaucoup à apprendre, mais vous êtes un brave garçon. Vous vous battez pour la liberté. Et moi aussi. [...] Ne pensez pas que nous ne sommes pas reconnaissants. Vous accomplissez une grande tâche. Je vous souhaite bonne chance.

Dans le tout dernier chapitre de son livre, Kessel fait une importante mise au point, au sujet de « l'engagement » de Mermoz dans « Les Croix de feu »¹⁸⁵. Il montre bien que Mermoz n'a jamais fait de politique et qu'il était tout sauf un nationaliste obtus¹⁸⁶. Dans les années 1935-1936, il entreprend de combattre toute une bureaucratie

184 Et dont il ignorait tout à ce moment-là (voir *E80* : 252).

185 Association d'anciens combattants décorés de la Croix de guerre de 1914-1918, ce mouvement prend de l'importance dans les années 1930, sous l'impulsion du colonel de La Rocque. Il vise entre autres à reconstruire une solidarité nationale (activités sportives pour les plus déshérités, vote des femmes, congés payés, réforme parlementaire, etc.) et à organiser la défense contre l'ennemi allemand. Toujours nettement hostile aux thèses d'extrême-droite comme à toute forme d'antisémitisme, il n'en est pas moins dissous par le Front Populaire en 1936, en raison de la proximité de leurs programmes respectifs. François Mitterrand faisait partie des Croix de feu.

186 Cf. *M* : 421 : « Je ne pouvais pas faire autrement que de consacrer ce qui reste de moi à une œuvre sociale » écrit-il lui-même.

et médiocratie corrompue, mesquine, tracassière¹⁸⁷, qui l'empêche de développer la ligne, ses projets, d'investir dans de nouveaux appareils plus performants. Il lutte contre le déclin programmé de l'Aviation française, non pas en tant qu'elle est Française mais en tant qu'elle illustre une forme de grandeur et d'idéal généreux¹⁸⁸. L'aviation – et le courrier – sont pour lui une forme supérieure de Service, « une religion » (*M* : 125) au service de laquelle précisément, s'est constituée cette authentique aristocratie, ces âmes d'élite : les premiers aviateurs...

Poétique de l'aviation

Le travail d'élaboration (et de restitution) du mythe s'accompagne ici d'une réflexion sur les linéaments et fondements de ce mythe – qu'on cherche à connaître –, sur le contexte tragique aussi qui l'a fait naître et en est l'expression, de même que sur l'expérience de la souffrance individuelle qui est indissociable de ces tragédies historiques et en procède. Il s'agit donc de mieux appréhender les conditions de l'héroïsme vrai. En d'autres termes, la création poétique et l'évocation de la geste des Mermoz, Guillaumet, Lécivain, Sagon, Hochedé, Alias, Marcel Reine¹⁸⁹, Rozès, Enderlin, Étienne, Pat Pattle, David Coke et autres, tous membres de cette « phalange épique » (*M* : 207), sont inséparables d'une poétique de l'aviation, qui leur est véritablement concomitante et qui est suscitée par elles.

187 Cf. *M* : 416 : « Le trimoteur qui avait redressé le prestige de la France fut vendu aux enchères ».

188 Cf. *M* : 417 : « Ce qu'il y avait de plus jeune, de plus sensible dans l'organisme national, ce qui demandait le plus d'élan, de vitalité, d'adaptation perpétuelle fut nécessairement touché d'abord et de la manière la plus pesante. C'était l'aviation ».

189 Dont Kessel dresse un portrait inoubliable dans *Tous n'étaient pas des anges* (« Le fou du carnaval »).

Que nous dit alors cette poétique de l'aviation, de la genèse du mythe « aéronaval », si l'on peut nous permettre ce barbarisme ? Chez ces héros et personnes/personnages d'exception, *l'action et la contemplation* – notons-le d'abord – vont de pair : c'est là une constante fondamentale, et il y va, entre ces deux dispositions, ces deux postulats, d'une dialectique complexe. L'aventure pour eux est d'abord spirituelle ; elle est spirituelle ou elle n'est pas. Autrement dit, l'enjeu est d'abord de se livrer à l'aventure intérieure qui consiste, profondément, à se renoncer soi-même, à faire advenir l'Altérité, c'est-à-dire l'autre en tant qu'Autre¹⁹⁰, et donc à renaître à soi. C'est là tout le cheminement que les Chrétiens, entre autres, ont balisé, le nommant « kénose », et c'est aussi là une expérience de la transcendance : on y aspire à la rencontre de Dieu, qui n'a rien à voir avec le combat des Anciens contre les dieux¹⁹¹.

Rendant compte de la façon dont le héros passe de la contemplation inhérente à son être, à l'action, c'est-à-dire de cette renaissance intime à un déploiement d'énergie externe, à un engagement porté par la foi, l'écriture – poétique alors – se fait *mimesis* exacte de ce mouvement de l'âme, de cette transformation de l'Être. L'aventure spirituelle, en tant que rencontre de l'Autre, épiphanie, goût et sens de l'Autre, est au cœur de l'écriture poétique, et le fait littéraire n'est pas, pour Kessel, Dahl et Saint-Exupéry, une ornementation ou un effet, mais une manifestation de l'Être ; non pas une façon d'exister, mais une forme d'existence. La seule nuance est qu'avec le *Mermoz* de Kessel, la mission poétique est déléguée, confiée à un frère, un semblable aimé, un ami qui

190 Au sens où l'entend Emmanuel Levinas : l'autre absolument autre.

191 Cet aspect de la spiritualité judéo-chrétienne semble également très éloigné de l'islam, où la grande affaire est non pas de rencontrer Dieu, mais de s'approprier le concept de Dieu pour asservir l'autre, le même, et satisfaire son désir de domination illimité. Le rapport au divin au fond reste proche de celui qu'entretiennent les formes archaïques de religieux, où les dieux sont fondamentalement des ennemis de l'homme.

vient compléter l'œuvre déjà « écrite » et inaugurée : Kessel se fait le pieux scribe de la légende de Mermoz¹⁹².

Mermoz, Saint-Exupéry et même Dahl sont donc, comme leurs pairs sans doute, de grands rêveurs, des rêveurs impénitents, et leur faculté de contemplation est, par définition, immense, innée, vitale. Ce qui fait en grande partie le charme d'*Escadrille 80*, c'est l'évocation des paysages grecs au printemps avant ou après les affrontements aériens, à Khalkis¹⁹³, non loin d'Athènes..., ou bien quand l'auteur survole le Kenya¹⁹⁴ : « un panorama de beauté » (*E80* : 193) l'éblouit chaque fois. Mermoz, en Palestine, prend conscience de sa vocation et du goût marqué qu'il manifesterait toujours pour les étendues désertiques (Palmyre, Rio de Oro, Mauritanie, pampa argentine, hauteurs gelées de la Cordillère, forêt vierge brésilienne, et jusqu'à l'Océan lui-même, sauvage désert liquide¹⁹⁵) :

192 Il n'est, on le voit, d'héroïsme que spirituel pour Kessel, et c'est à celui-là (c'est-à-dire à ce que d'aucuns nomment la sainteté) qu'il s'intéresse en priorité, mais dans *Mermoz* il fait plus : ce qu'il relate, c'est l'effort passionné de toute une vie pour y atteindre. C'est en cela que Mermoz en vient à constituer un *mythe héroïque*, à distinguer du héros de type *mythologique* pour qui le don de soi est involontaire, accidentel et n'a rien à voir avec cette recherche de l'absolu dans le sacrifice (par exemple, certains des soldats qui dans les tranchées de 1914-18, quoique valeureux, montaient à l'assaut de l'ennemi, à leur corps défendant). Quant à celui qui vise à faire le plus grand nombre de victimes en déclenchant sa ceinture d'explosifs, il est le contraire d'un héros : comble de l'aliénation, du nihilisme et de la prédation, il ne cherche nullement à (se) donner, mais à *prendre* la vie d'autrui.

193 Voir *E80* : 193. Juste avant l'auteur observe une chèvre « errant sur les dalles d'un rocher nu » (*E80* : 186).

194 Voir *E80* : 126.

195 Cf. *E80* : 216 : « les eaux bleues du golfe d'Athènes »...

Une solitude à peu près totale cernait le camp où Mermoz devait se perfectionner dans le vol. Il n'y avait pas une habitation à vingt kilomètres à la ronde. Seuls traversaient le pays des pâtres, des vagabonds, des cueilleurs d'oranges et des caravaniers. Là Mermoz reconnut son rêve d'escadrille (M : 57)

Fascination pour l'Orient aussi chez Saint-Exupéry, en tant qu'il est expérience du *désert*, épreuve de la solitude : quand il se remémore sa vie au Sahara¹⁹⁶, il considère avant tout le « sentiment de l'étendue » : « L'étendue véritable n'est point pour l'œil, elle n'est accordée qu'à l'esprit » (*PdG* : 93). Le désert, pour lui, introduit à la notion de la civilisation, en ce sens qu'il permet à l'individu de sentir la présence de « son étendue intérieure » (*PdG* : 94), c'est-à-dire de la Puissance infinie qui s'est établie en lui et dont il découvre en lui-même la miraculeuse présence. Survolant le Nord de la France, il cherche à déchiffrer les signaux que lui renvoie l'étendue civilisée cette fois, à retrouver aussi, du coup, le sens de symboles anciens et à faire de ce paysage tragique une lecture proprement biblique : l'incendie d'Arras vu d'en haut, par exemple, est bien plus qu'un incendie ; il est pour lui, brutalement, une image du chandelier de *Hanoukkeh* et symbolise, à l'instar de la résistance européenne qu'il appelle de ses vœux, cette autre résistance antique du peuple juif à l'hellénisation :

Cette mèche rouge, alimentée en permanence, est celle d'une lampe qui fumerait un peu. C'est une flamme sans nervosité, assurée de durer, bien installée sur sa provision d'huile,

196 Qu'il a relatée par ailleurs. Voir *Terre des hommes*. Il est d'ailleurs frappant de constater qu'un Pierre Clostermann, qui n'est nullement écrivain-aviateur, mais bien plutôt aviateur-mémorialiste et qui ne fait pas œuvre littéraire mais relate simplement des faits, évoque comme instinctivement *l'Orient* quand il s'apprête à piloter au Pays de Galles son premier *Spitfire* : « Dieu que la vie est belle ! J'aspire à pleins poumons l'air glacé et je sens sous mes pieds le crissement de la neige, douce et élastique comme un tapis d'Orient ; elle éveille en moi bien des souvenirs » (1948 : 14).

tout comme celle qui brûla miraculeusement huit jours durant dans le Temple de Salomon lorsque les Maccabées en eurent chassé les Syriens qui l'avaient profané :

Je la sens pétrie d'une chair compacte, presque pesante, que le vent remue quelquefois comme il inclinerait un arbre. Voilà... un arbre. Cet arbre a pris Arras dans le réseau de ses racines. Et tous les sucres d'Arras, toutes les provisions d'Arras, tous les trésors d'Arras montent, changés en sève, pour nourrir l'arbre (PdG : 139)

De même, contemplant les « champs d'alentour », champs de blé, il songe immédiatement au pain distribué par le père de famille, puis au « pain spirituel », qu'il associe ensuite, par analogie, à l'huile : « Il en est du pain comme de l'huile des lampes à huile. Elle se change en lumière » (PdG : 182). Alors sur l'admirable visage de la nièce du fermier chez qui il est descendu, il voit « luire la lumière du blé » (PdG : 183)... Autrement dit, l'Eucharistie¹⁹⁷ et *Hanoukka*¹⁹⁸ sont ici insensiblement entremêlés au fil de la rêverie comme les composantes majeures d'une symbolique judéo-chrétienne retrouvée.

S'ils sont de grands rêveurs, Dahl, Mermoz et Saint-Exupéry sont aussi de grands enfants, à tout le moins des nostalgiques d'une Enfance précieusement enfouie en leur for intérieur. Chez Roald Dahl, le lecteur le décèle dans l'espèce d'ardeur juvénile que l'aviateur déploie au combat, dans son impatience aussi et dans l'émerveillement naïf qu'il manifeste devant toute chose, les animaux d'Afrique, la saveur d'une pastèque (*E80* : 245), les officiers allemands comme les officiers anglais... S'il est un grand insouciant, Saint-Exupéry et Mermoz sont plutôt, de ce point de vue, de grands insatisfaits et de grands inquiets... Saint-Exupéry fait à maintes reprises allusion dans son œuvre à la maison natale,

197 Ou « action de grâce » (en grec).

198 Fête juive postbiblique, appelée aussi « fête des lumières » au cours de laquelle on allume rituellement le chandelier et qui présente bien des analogies avec la fête de Noël.

à ses boiseries, à ses oncles qui lui ont donné « le goût de l'éternité » (*PdG* : 92), et quand en pilotant il traverse les plus grands périls, c'est la tendresse de sa gouvernante tyrolienne Paula qui lui revient en mémoire¹⁹⁹. Quant à Mermoz, Kessel montre bien qu'il était fondamentalement mélancolique, sinon neurasthénique, sujet à de grandes crises d'angoisse et ayant même, avant de s'engager, songé au suicide²⁰⁰, vivant continuellement sa vie de manière compulsive, en définitive comme un jeu quelque peu infernal.

Il est remarquable d'ailleurs qu'ils soient tous trois fortement liés à leur mère, qu'ils évoquent souvent et qui représente pour eux un phare affectif, un pôle permanent auquel ils reviennent constamment. Mermoz était né « bâtard » et les lettres qu'il adresse à sa mère – qu'il vient voir en permission et qui lui adresse un émouvant télégramme quand il passe le Pot-au-Noir (*M* : 336) – témoignent d'un attachement puissant et indéfectible. Roald Dahl émaille également son récit des lettres qu'il écrit à sa mère et dans les bras de laquelle il vient se jeter, une fois de retour²⁰¹. Quant à Saint-Exupéry, il se représente l'avion comme un corps nourricier et protecteur, qui l'allaite²⁰² ; et le tube de caoutchouc qui « le relie à l'avion » et se fixe sur son masque est « tout aussi essentiel que le cordon ombilical »²⁰³.

199 Voir chapitre XIX.

200 Voir *M* : 275, 408 et 414. Il se « dope » à la pratique sportive, recourt parfois à la drogue, connaît des crises de boulimie ou d'hyperactivité, est sexuellement insatiable...

201 Il lui a dédié *Escadrille 80*. On songe également bien entendu, sous ce rapport, à *La Promesse de l'aube*.

202 Cf. *PdG* : 37 : « [...] Et maintenant, allaité par l'avion lui-même, j'éprouve pour lui une sorte de tendresse filiale. Une sorte de tendresse de nourrisson ».

203 Cf. *PdG* : 29 : « L'avion entre en circuit dans la température de mon sang. L'avion entre en circuit dans mes communications humaines ».

La figure de l'ange surgit parfois, comme au chapitre IV du Livre II de *Mermoz*²⁰⁴ : c'est à l'Éternelle Jeunesse que, confusément, ces héros-là aspirent, qui leur fait diviniser leur enfance, c'est le Paradis des origines (mais c'est un pléonasme), le Jardin d'Eden vierge de toute violence et la Patrie mystique, faite de lait et de miel²⁰⁵, la Terre éternellement Promise, éternellement jeune quoique perdue qu'ils recherchent passionnément²⁰⁶. Il y a de toute évidence, chez Mermoz et Saint-Exupéry²⁰⁷ surtout, un rapport mystique à l'aviation, autrement dit une passion douloureuse pour la transgression, redevenant sans cesse nécessaire, et pour le passage d'une limite indéfiniment repoussée²⁰⁸. Il s'agit moins de mystique chez Roald Dahl que d'abnégation et d'*accueil* du mystère, tandis que Saint-Exupéry et Mermoz semblent travaillés par

204 Cf. *PdG* : 175 : « L'amour de l'aviation retrouvait sa vertu des premiers jours, son caractère *d'enfance ailée* [...] ».

205 Cf. *M* : 339 : « L'univers avait la couleur, la substance, la bonté du lait le plus pur et du jeune miel ».

206 À propos de Marcel Reine, Kessel (2012 : 124) écrit : « Il n'avait pas trahi sa jeunesse. Il l'avait simplement laissée décanter avec l'âge. Elle demeurait intacte avec ce qu'elle avait de vivant et de spirituel ».

207 Sans doute les prédispositions de Saint-Exupéry à la rêverie lui ont-elles joué plus d'un tour et l'ont-elles desservi dans son action : on sait qu'il a multiplié les accidents, les erreurs de pilotage (en 1933 comme pilote d'essai à Saint-Raphaël, en été 1943 lors de sa seconde mission de reconnaissance au-dessus de la Côte d'Azur etc.). On renverra à l'excellente biographie de Curtis Cate (1994) et au livre d'Alain Vircondelet (2012).

208 Cf. *M* : 296 « : [...] L'expansion illimitée de l'être [...] illumina Mermoz en cet instant où la plaine chilienne disparut à ses yeux, où il se trouva *de l'autre côté* de la muraille des Andes ».

Le mysticisme dont il est question ici n'est pas de même nature, assurément, que celui d'un Malraux dans *L'Espoir* par exemple : « Le vrai mysticisme », écrit impitoyablement Hemingway (1938 : 56), « ne doit pas être confondu avec une incompetence à écrire qui cherche à donner un air de mystère là où il n'y a pas de mystère mais seulement, en fait, la nécessité de camoufler un manque de connaissance ou l'inaptitude à s'exprimer clairement ».

le désir obsessionnel de l'ascension²⁰⁹ : « Ce n'est pas des baies ou des promontoires, ou des rivages dentelés, ou des plages sans échancrure que [Mermoz] suivit, mais étape par étape, sa propre ascension »²¹⁰, celle de ce « bateau céleste »²¹¹ qu'il emportait parmi les étoiles pour devenir peut-être l'une d'elles, dans la Voie Lactée²¹².

Kessel a parfaitement compris quelle était la nature de l'appel auquel répondait son ami :

Son retrait sur lui-même, sa précoce méditation, l'amour des livres, la passion des arts, tout trahissait chez lui la nécessité mystique (M : 39)

[Sa mère et lui] faisaient aisément des marches de 20 à 30 kms. Ils allaient de préférence aux ruines de l'abbaye de Bellefontaine²¹³ (M : 20)

Un saint ne naît jamais armé de la sainteté comme d'une cuirasse.
Un héros ne sort jamais tout cuit d'un moule fabriqué à l'avance.
La grandeur de l'homme est dans sa complexité. Le reste n'est qu'image d'Épinal (M : 53)

209 Cf. *PdG* : 200 : « Ma civilisation a considéré l'individu comme chemin ou message de plus grand que lui-même, elle a offert à la liberté de son ascension des directions aimantées ». Dahl fait plutôt l'inverse : il vole en ra-da-da pour échapper à la chasse allemande.

Si l'on doit distinguer entre deux formes de mysticisme ici, l'on pourrait ranger Mermoz et Saint-Exupéry dans la catégorie des mystiques « sauvages », Roald Dahl s'apparentant plutôt aux mystiques « pieux ».

210 *M* : 330. Cf. aussi *M* : 171 : « L'objet réel de cet acharnement, et qui lui échappe, c'est le mouvement d'ascension *lui-même*, c'est la montée sans fin ».

211 *M* : 341.

212 *La Croix du Sud* n'est-ce pas, de fait, le nom d'une constellation ? Cette petite constellation de l'hémisphère sud (astronomique) était visible depuis la Méditerranée dans l'Antiquité. Elle figure d'ailleurs, entre autres, sur le drapeau du Brésil.

213 Dans les Ardennes.

[Les aviateurs], au lieu de la triste argile de Champagne, de l'enfer de Verdun [...] avaient pour fond de leur vie de monastère, une mer étincelante, le chaud velours des nuits d'Orient, et l'odeur des orangers (M : 57)

Mermoz, en contemplant l'enfer étincelant du Rio de Oro, sentit que, par-delà ses défauts et ses défaillances, plus vraie que la petitesse humaine, plus réelle que les biens ordinaires, plus proche de lui que toutes les passions, et même d'un grand amour, existait une splendeur qui seule était à sa mesure et seule pouvait le combler (M : 173).

Pour Saint-Exupéry aussi, piloter, c'est espérer²¹⁴. On voit bien, dans ce rapport monacal (sinon monastique), mystique, gnostique à l'aviation, dans ce célibat parfois délibéré, dans cet héroïsme échevelé qui induit nécessairement le sacrifice de soi²¹⁵, ce qui anime ces trois aventuriers, poètes de leur vie : c'est la conquête de leur liberté, de la Liberté, reconnaître le sens fondamental des valeurs qu'il faut bien nommer judéo-chrétiennes et en goûter le sel, c'est faire affleurer la notion de soi-même et de ses limites, et sentir, un tant soit peu, ce qui pourrait d'apparenter pour eux à l'amour infini de Dieu.

On nous permettra de donner le dernier mot au poète, qui écrit :

La religion seule est restée toute neuve la religion
Est restée simple comme les hangars de Port-Aviation
Seul en Europe tu n'es pas antique ô Christianisme
L'Européen le plus moderne c'est vous pape Pie X [...]

214 Cf. *PdG* : 184 : « Nul ne peut se sentir, à la fois, responsable et désespéré ».

215 Voir *PdG* : 208 pour la conception exupérienne du sacrifice. Kessel dans *Vent de sable* fait le portrait de Saint-Exupéry (qu'il n'a pas encore rencontré mais dont Émile Lécrivain l'a entretenu) en sage oriental du désert. Saint-Exupéry écrivait d'ailleurs à sa mère vers 1928, depuis le Sahara, qu'il avait décidément des dispositions monastiques.

[le lumignon] C'est l'étoile à six branches

C'est Dieu qui meurt le vendredi et ressuscite le dimanche

C'est le Christ qui monte au ciel mieux que les aviateurs

Il détient le record du monde pour la hauteur (*Alcools*, Apollinaire,
« Zone »)

Qui mieux qu'Apollinaire eût pu, après 1914-1918, saluer
et invoquer l'aube de temps nouveaux ?

Références bibliographiques

Pour les textes étudiés, nous avons utilisé les éditions suivantes :

KESSEL, Joseph, [1972] 2010. *Mermoz*, Paris, folio Gallimard.

SAINT-EXUPÉRY, Antoine, [1976] 1986. *Pilote de guerre*, Paris, folio Gallimard.

DAHL, Roald, 2003. *Escadrille 80* (titre original : *Going solo*), Paris, La Bibliothèque Gallimard.

Autres références

AJALBERT, Jean, 1916. *L'Aviation au-dessus de tout*, Paris, Georges Crès.

AJALBERT, Jean, 1926. *La Passion de Roland Garros*, Paris, Éditions de France.

BORDEAUX, Henry, 1918. *Le Chevalier de l'air. Vie héroïque de Guynemer*, Paris, Plon.

CATE, Curtis, 1994. *Antoine de Saint-Exupéry, le laboureur du ciel*, Paris, Grasset.

CHAUDEAU, Emmanuel, 2000. *Mermoz*, Paris, Perrin.

CLOSTERMANN, Pierre, 1948. *Le Grand Cirque*, Paris, Flammarion.

CLOUARD, Henri, 1947. *Histoire de la littérature française du symbolisme à nos jours*, Paris, Albin Michel.

D'ANNUNZIO, Gabriele, 1910. *Forse che sì, forse che no*, Paris, Calmann-Lévy (pour la traduction).

DRIANT, Émile, 1909. *L'Aviateur du Pacifique*, Paris, Flammarion.

HEMINGWAY, Ernest, 1938. *Mort dans l'après-midi*, Paris, Gallimard.

HERSZBERG, Catherine et PROENZA, Anne, 2001. *Mermoz*, Paris, Le Cherche Midi.

KESSEL, Joseph, 2012. [Plon, 1963], *Tous n'étaient pas des anges*, Paris, Les Belles Lettres.

KESSEL, Joseph, 1947. *Le Bataillon du ciel*, Paris, Julliard.

LE GROIGNEC, Jacques, 2002. *Jean Mermoz, l'Archange*, Paris, Nouvelles Editions Latines.

ODAERT, Olivier, 2016. « Une incarnation du mythe du progrès ? », F. Lucbert et S. Tison (dir.), *L'Imaginaire de l'aviation pionnière ; contributions à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1905-1927*, Rennes, PU de Rennes)

ROBÈNE, Luc, 1998. *L'Homme à la conquête de l'air, 2 (L'Aventure aéronautique et sportive XIX^e/XX^e siècles)*, Paris, L'Harmattan.

VIRCONDELET, Alain, 2012. *Antoine de Saint-Exupéry : histoires d'une vie*, Paris, Flammarion.

WOHL, Robert, 2005. *The Spectacle of flight : Aviation and the Western Imagination, 1920-1950*, New Haven, Yale University Press.

**Accidents aériens, tourisme de masse
et catastrophes nucléaires :
The Day the Fish Came Out
de Michalis Cacoyannis**

Stéphane SAWAS
Inalco, Paris

Le cinéaste grec Michalis Cacoyannis (1922-2011), qui est aussi metteur en scène de théâtre et d'opéra (Siafkos, 2009 : 291-292), réalise entre 1954 et 1999 seize films, en grec et/ou en anglais, dont certains connaissent un retentissement international (Cacoyannis & Triantafyllidis, 2014 : 72-113). Son cinéma est éclectique : comédies, drames, adaptations de tragédies antiques, documentaire, téléfilm biblique (Moschovakis, 1995). Cacoyannis touche en effet à des thématiques et des genres très variés sans avoir peur de relever des défis comme l'adaptation d'Euripide (*Électre* en 1962, *Les Troyennes* en 1971, *Iphigénie* en 1977) ou de Tchekhov (*La Cerisaie* en 1999).

Le neuvième de ses films, *Le Jour où les poissons sont sortis de l'eau* (*The Day the Fish Came Out* / *Όταν τα ψάρια βγήκαν στη στεριά*, 1967), est tourné en anglais et en grec en Grèce, quelques mois avant l'instauration de la dictature des colonels, avec un casting composé d'acteurs britanniques (Tom Courtenay, Colin Blakely, Ian Ogilvy), américains (Sam Wanamaker, Candice Bergen) et grecs (Dimitris Nicolaidis, Nicos Alexiou). Il fait suite à deux des plus grands succès du cinéaste : *Électre*, d'après Euripide, et *Zorba le Grec* (1964), d'après Kazantzakis. Alors que les œuvres qui encadrent ce film (*Zorba le Grec* et *Les Troyennes*) comptent parmi les plus commentées du cinéaste, *The Day the Fish Came Out*, quoique réédité en DVD en Grèce en 2007 (Cacoyannis, 2007), reste mal connu. L'accueil qui lui est réservé n'est en effet pas comparable à celui que connaissent d'autres films de Cacoyannis dans les années 1960. Il ne faut pourtant pas le sous-estimer : les critiques sont certes partagées (Colonias, 1995 : 160-162), mais il bénéficie d'une bonne distribution et fait même l'objet d'une version novellisée de Kay Cicellis (Cicellis, 1967), écrivaine grecque de la diaspora, principalement d'expression anglaise (Mackridge, 2010).

Après le succès mondial de *Zorba le Grec*, Cacoyannis entend ne pas céder à la facilité tout en profitant des marges de manœuvre dont il dispose : « je n'avais aucune obligation à l'égard de la Fox, pas même celle de leur montrer le scénario »²¹⁶, précise le cinéaste (Siafkos, 2009 : 163). Il aborde un sujet auquel le public et la critique ne s'attendent assurément pas après les adaptations d'Euripide et de Kazantzakis : *The Day the Fish Came Out* revient sur l'accident nucléaire de Palomares, ce qui n'est pas fait pour susciter le consensus. Dans un texte autobiographique, le cinéaste qualifie ce film, sans le nommer, de « comédie satirique que beaucoup n'ont pas digérée » (Cacoyannis, 1990 : 12). De

216 Les sources en langue grecque sont traduites en français par nos soins ; les sources en langue anglaise sont citées dans l'original.

surcroît, le film s'avère déroutant à plus d'un égard : d'abord, il joue de légères distorsions spatio-temporelles entre le village espagnol de Palomares et l'île grecque de Karos pour mettre en scène l'accident aérien ; ensuite, l'espace insulaire apparaît entouré d'apparences trompeuses ; enfin, l'hybridité des genres et des discours entend servir un propos subversif autour du péril nucléaire.

De la réalité à la fiction : Palomares 1966 – Karos 1972

L'accident nucléaire de Palomares sert de point de départ au cinéaste qui est aussi le scénariste du film. Il est du reste explicitement évoqué dès le prologue, avant le générique, qui lui est intégralement consacré. En ouverture, la voix *off* en fait le récit, ironiquement scandé par des claquements de castagnettes différents après chaque point ou point-virgule :

In the year of our Lord 1966, a military plane carrying atomic weapons crashed near the little Spanish town of Palomares. The world, unable to assess the possible repercussions of such an accident, held its breath. Then, as the reassuring facts became known, the world relaxed; then it started to laugh. A little nervously perhaps – but laugh it did. Except for the Spaniards, who wanted to make sure first that their tourism hadn't suffered. And being the last to laugh, they laughed the hardest. (Cacoyannis, 1966 : 1)

Rappelons que, le 17 janvier 1966, après la collision de deux avions de l'armée de l'air américaine (un bombardier KC-135 et un ravitailleur B-52), quatre bombes H tombent près du village andalou de Palomares, dans la province d'Almería, ce qui provoque une importante dispersion de plutonium ; certaines zones restent contaminées plus de cinquante ans après l'accident (Gomez, 2015). « Dès les premiers plans, note le cinéaste, je fais la satire de l'événement avec les gens qui rient mais qui par la suite sont d'une certaine façon terrorisés. » (Siafkos, 2009 : 162) De manière singulière, ce prologue ancre d'emblée l'œuvre dans le genre de la comédie (que Cacoyannis n'avait abordé que dans son premier film,

Réveil dominical, en 1954 et qu'il n'abordera de nouveau que dans son avant-dernier film, *Sens dessus dessous*, en 1992). L'usage du très gros plan, alors assez rare chez ce cinéaste, oriente le regard du spectateur vers la main de l'une des danseuses qui joue des castagnettes pour d'une part rattacher le film à une image folklorique de l'Espagne, véhiculée par l'industrie touristique, et d'autre part mieux en appeler à porter un jugement critique sur cet événement. Les trois chanteuses entonnent ensuite un chant dont les paroles sont reproduites en sous-titres en majuscules, suivi d'un ironique « Olé ! » :

You can't be sure

Where the bombs fell before

And where or when they'll fall again.

But one thing is [absolutely] plain –

The next time it's unlikely to be Spain. (Cacoyannis, 1966 : 1)

L'accident nucléaire de Palomares a du reste en son temps fait l'objet de chansons satiriques en Espagne (Piantanida & Ragobert, 2017), dont ce prologue semble s'inspirer.

Le film se déroule toutefois quelques années plus tard, en 1972, dans un futur proche par rapport au tournage. Le choix de l'anticipation se fait discret : le temps n'est mis qu'à légère distance pour accentuer l'imminence du propos. Le village espagnol de Palomares est remplacé par l'île grecque de Karos, qu'une touriste anglophone repère sur une carte près de Rhodes dans la première séquence du film après le générique. Cette séquence se déroule dans l'agence de voyages d'une grande ville – « Any great city », précise le scénario (Cacoyannis, 1966 : 2) –, qui propose à ses clients de planifier par ordinateur leurs vacances de 2021 (le premier plan qui suit le générique cadre en gros plan la vitrine de l'agence sur

laquelle on peut lire en lettres majuscules « Let us plan your 2021 holidays »).

L'île choisie, Karos, est imaginaire (le scénario, rédigé en 1966, parle de l'île de Kassos qui se trouve effectivement dans le Dodécanèse, au large de Rhodes, ce qui laisse penser que le nom de cette île imaginaire en est une variante ; Kassos y est corrigée au stylo en Karos à quelques endroits, par exemple p. 2 ou 11). Les tournages ont lieu à Galaxidi, petit port de Grèce centrale transformé pour l'occasion par le peintre et décorateur Spyros Vassiliou. Il est intéressant de constater que le cinéaste choisit de tourner ce film sur le continent, lui qui est originaire de l'île de Chypre et qui a peint les mœurs insulaires avec intensité, en particulier dans *La Fille en noir* en 1956 à Hydra et *Zorba le Grec* en 1964 en Crète. Karos au large de laquelle un avion américain en mission secrète s'écrase en y larguant une dangereuse charge atomique est filmée d'abord à terre par deux panoramiques, puis vue du ciel par les deux aviateurs. Incarnée dans le continent, cette petite île imaginaire brûlée par le soleil se rapproche du coup du village de Palomares qui se trouve bien sur le continent ; elle est dans le même temps ironiquement opposée, au début du film, à la grande île de glace, le Groenland, où les habitants, à l'invitation du gouvernement danois, se pressent pour émigrer. Notons que quelques mois après le tournage du film, le 21 janvier 1968, un accident nucléaire comparable à celui de Palomares touche le Groenland, à Thulé.

Palomares est explicitement évoqué à trois reprises dans les dialogues du film qui, au moment où la guerre froide et la guerre du Vietnam battent leur plein, se présente comme très critique envers l'impérialisme américain d'après-guerre. « J'ai fini par réaliser un film anti-américain, allant jusqu'à faire la satire du président des États-Unis, film qu'ils ont certes diffusé mais sans enthousiasme particulier », déclare le cinéaste (Siafkos, 2009 : 163). En effet, dans le film, l'accident réveille en pleine nuit le président des États-Unis et

son épouse, montrés, mais sans être nommés, dans l'intimité inattendue de leur chambre à coucher : « Hello! Yes – who do ya [*sic*] think it is? », dit le personnage en décrochant le téléphone (Cacoyannis, 1966 : 10). La séquence s'ouvre sur un téléphone rouge filmé en gros plan, dont la sonnerie alterne avec les ronflements du personnage qui s'avère être le président. Après avoir raccroché, le président en pyjama quitte son lit et déclare : « There's not going to be another Palomares, even if we have to buy the damn place. » (Cacoyannis, 1966 : 11) L'usage d'un langage relâché vient ici renforcer l'incongruité de la séquence dans le contexte de la guerre froide.

Le film propose ainsi une variation sur l'accident de Palomares, déplacée dans l'espace et dans le temps, en jouant sur de légères distorsions spatio-temporelles. Le rapprochement entre l'Espagne et la Grèce, deux pays d'Europe méridionale qui dans l'après-guerre connaissent des régimes autoritaires de droite et un développement touristique sans précédent, se fait aisément. L'île imaginaire de Karos fait ici figure d'espace insulaire archétypal qui, sans être rattaché à un lieu précis, peut aisément être transposé d'une mer à l'autre, d'un continent à l'autre.

Un espace insulaire travesti

Comédie satirique d'anticipation, *The Day the Fish Came Out* s'éloigne des horizons d'attente du spectateur en multipliant les apparences trompeuses. Il joue en particulier avec le statut des personnages principaux (aviateurs, militaires, archéologues), dont les arrivées successives sur l'île structurent la trame narrative, pour souligner les bouleversements de cet espace insulaire.

La figure de l'aviateur, d'abord, se trouve totalement démythifiée. Les deux pilotes perdent, avec leur avion, le prestige de l'uniforme : après l'accident, ils cherchent à se cacher et errent sur cette île aride avec pour seul vêtement

leur slip qu'ils en arrivent même à enfiler sur la tête pour se protéger du soleil. Les acteurs Tom Courtenay et Colin Blakely composent un tandem comique à la Laurel et Hardy qui évoque le cinéma burlesque ; le jeu de Tom Courtenay n'est du reste pas sans rappeler celui des comédiens du muet, en particulier lors de la séquence nocturne dans laquelle les couleurs atténuées se rapprochent du noir et blanc. C'est après maintes disputes et grande difficulté qu'ils trouveront des vêtements : un drap pour l'un, le costume d'un épouvantail pour l'autre avec lequel il en arrive à faire la manche auprès des touristes.

Les militaires américains en mission secrète sont quant à eux invités par leur supérieur hiérarchique James Elias (Sam Wanamaker) à sortir de leur rôle et à oublier leur discipline en ces termes : « The most important thing to remember is to forget who you are. No salutes, no stiffness, no standing on ceremony. Informality – that's the password on your new social orbit... Have fun, but don't overdo it. » (Cacoyannis, 1966 : 20) Ils laissent leurs sobres uniformes beiges et accostent à Karos dans des tenues bigarrées. Elias cache qu'il sait le grec. Dissimulés sur une colline qui surplombe le port, les pilotes, toujours quasiment nus, soupçonnent la présence de journalistes et notent l'extravagance des tenues et l'absence de femmes²¹⁷, ce qui n'est pas sans évoquer le développement touristique que connaîtront des îles comme Mykonos en Grèce ou Ibiza en Espagne. Dans leur dialogue, le mot *gay* est prononcé avec une légère emphase, suivie d'une courte pause (marquée par une virgule dans le scénario), à une époque où il n'est pas aussi couramment utilisé qu'aujourd'hui :

Navigator – Tourists? In this God-forsaken place?

Pilot – Just our luck. And a very gay, colourful bunch they are, too.

Navigator – I don't think I see any women... Strange, isn't it?

217 Sur l'esthétique *camp* de ce film, cf. Kyriacos 2016 : 58.

Pilot (suggestively) – Not to me.

Navigator – Oh! (Cacoyannis, 1966 : 27)

Les militaires américains, à la recherche des bombes, se présentent comme des entrepreneurs cherchant à investir dans le développement touristique de l'île et en achètent, à la grande surprise des habitants, la partie la plus aride. Ils se joignent aux villageois lors de danses traditionnelles, réglées par la chorégraphe Dora Stratou, spécialiste de ce répertoire, et s'extasient devant des rochers en s'écriant à deux reprises : « Sex on the rocks! », ce qui, à la première occurrence, suscite la remarque suivante du pilote : « It's those damn faggots. » (Cacoyannis, 1966 : 39)

Comme souvent en Grèce, la construction d'une route met au jour un vestige de l'Antiquité, ici une statue, qui suscite l'arrivée des archéologues. La provocante archéologue interprétée par Candice Bergen s'appelle Electra, ce qui n'est pas sans ironie cinq ans après l'adaptation de *l'Électre* d'Euripide, dont le rôle-titre est tenu par la brune Irène Papas, qui porte les cheveux courts et des vêtements noirs. Electra Brown, quant à elle, a de longs cheveux blonds, une robe blanche au décolleté inhabituel et des bottes inattendues par ce climat, qui s'opposent aux pieds nus de l'adolescent chargé de porter sa valise lorsqu'elle arrive sur l'île. Elle affiche en outre une certaine liberté de mœurs, laissant même entrevoir, sous le couvert de la plaisanterie, des pratiques sadiques à son amant Peter (Ian Ogilvy) qui est l'un des militaires en mission secrète : « Shall I get my whips? », lui demande-t-elle en arrivant dans la chambre à coucher (Cacoyannis, 1966 : 95).

Dans les trois cas, la couleur et le vêtement occupent une place importante. C'est du reste le premier film en couleurs du cinéaste dont l'œuvre est jusqu'alors reconnue pour la qualité de la photographie en noir et blanc, en particulier grâce à la contribution de Walter Lassaly qui est également le chef

opérateur pour *The Day the Fish Came Out*. Cacoyannis réalise en outre lui-même les costumes (la plupart en papier) qui marquent les esprits des spectateurs. « Quand les *Poissons* sont sortis aux États-Unis et avant que la Fox ne descende le film en le jugeant anti-américain, un magasin Bloomingdale's du centre de New York a choisi certains des costumes que des mannequins vivants ont portés pendant une semaine dans leurs vitrines », indique le cinéaste (Cacoyannis, 2009 : 165). Il faut dire que le vêtement est au centre des préoccupations sur cette île brusquement connectée au reste du monde. Les hommes du café au début du film sont tous en pantalon et déplorent que la seule étrangère du village, une Anglaise (interprétée par Marlena Carrer, actrice non professionnelle) mariée à un marin absent de l'île et amante du dentiste, porte une robe décolletée bleue et blanche (c'est-à-dire aux couleurs du drapeau grec). Le short est réservé aux enfants et aux adolescents. Le jeune Manolios (Costas Papaconstantinou) qui a vu les bombes tomber mais que personne ne croit²¹⁸, porte fréquemment un short mais quitte l'île dans un impressionnant complet blanc assorti de chaussures bleues (une fois encore aux couleurs de la Grèce).

La couleur est en outre associée à la présence du corps dans l'espace public. Avec l'arrivée des premiers touristes, shorts, chemises ouvertes, bikinis aux couleurs bariolées font leur apparition en même temps que les torsos nus. Les corps s'exposent, se dénudent, entrent dans des danses frénétiques sur des musiques composées par Mikis Theodorakis, compositeur avec lequel Cacoyannis travaille pour tous ses films des années 1960. Auprès de touristes anglais, français et italien, l'île de Karos et la Grèce toute entière sont même comparées à une femme nue par une voyageuse interprétée par

218 Son nom fait écho au protagoniste du roman *Le Christ recrucifié* de Nikos Kazantzakis (adapté au cinéma par Jules Dassin sous le titre *Celui qui doit mourir* en 1957), personnage chrétien lui aussi objet de suspicion dans son village.

la chorégraphe Dora Stratou, qui joue sur les acceptions de l'adjectif *nu* pour faire la promotion du tourisme en Grèce :

Tourist C – Che paesaggio nudo...

Tourist A – You said it, boy. Nudo? It's lunar!

Tourist B – Nudo ? Qu'est-ce que ça veut dire « nudo » ?

Tourist A – Nudo – nude – no trees.

Tourist B – C'est vrai. Vous ne trouvez pas, Madame, que c'est un peu trop nu ?

Travel agent – Nu ? Naturellement c'est nu. La Grèce, Monsieur, Greece Mister, is like a beautiful woman – une belle femme. You like her better – habillée ou nue ?

Tourist B – Eh bien... nue... (Cacoyannis, 1966 : 66-67)

L'accident aérien accélère le développement des communications et des transports qui viennent bouleverser la vie de cette île reculée. Le cinéaste se plaît à brouiller les représentations traditionnelles du masculin et du féminin et à montrer la libération des mœurs et le bouleversement des relations entre hommes et femmes. Pourtant, l'hédonisme et l'insouciance seront bientôt mis à mal par le péril nucléaire.

Anticipation et subversion

L'ensemble du discours converge à la fin du film vers la catastrophe qu'annonce le titre apocalyptique *The Day the Fish Came Out*. Un couple de paysans qui a récupéré la charge radioactive s'en débarrasse à l'arrivée de la police et des militaires américains, en en jetant une partie dans la citerne qui approvisionne l'île en eau. Malgré les recommandations diffusées par mégaphone, les touristes, insouciants, poursuivent leurs danses.

Un plan en plongée réitéré à la clôture de son film attire l'attention. Dans le cinéma de Cacoyannis, depuis *Stella* (1955), il est associé à l'entrée du chœur antique ; il cadre un

groupe homogène et donne au spectateur l'impression de se trouver dans un théâtre antique. Les danses du chœur dans la comédie antique se caractérisent du reste, comme dans ce film, par des déhanchements débridés et lascifs.

Dans un entretien publié dans le dossier de presse du film, le cinéaste évoque le théâtre d'Aristophane comme modèle pour traiter par le rire des sujets politiques et sociaux de la plus haute gravité :

Le maître en la matière est bien sûr Aristophane qui parcourt tous les problèmes politiques et sociaux en usant du rire [...] pour pouvoir [...] exposer la vérité nue. Le rire dans ses mains est devenu une arme si efficace que de son temps il a été l'objet de poursuites continuelles de la part du pouvoir. Encore aujourd'hui, dans son propre pays, certaines de ses pièces sont interdites. (Colonias, 1995 : 160)

Le contexte de la guerre froide dans la seconde moitié du xx^e siècle entre ainsi en résonance avec celui de la guerre du Péloponnèse de la seconde moitié du v^e siècle avant notre ère. Les danses réglées pour le film par le chorégraphe afro-américain Andrew Mitchell (qui interprète Frank, l'un des militaires américains) ne sont en outre pas sans rappeler la chorégraphie composée en 1962 par Zouzou Nicoloudi pour les *Oiseaux* d'Aristophane mis en scène par Carolos Coun, qui a rencontré un succès durable en Grèce et de par le monde ; ce spectacle suggère du reste lui aussi des parallèles entre la guerre du Péloponnèse et la seconde moitié du xx^e siècle.

Tout comme dans le théâtre ancien, les scènes d'effroi restent hors champ. Le cinéaste s'explique : « Les scènes d'horreur sont consciemment évitées car très souvent ces scènes exercent une séduction qui met à mal leur véritable fonction. Dans notre cas, ces scènes sont laissées à l'imagination du spectateur. » (Colonias, 1995 : 160) « Attention please ! », hurle le mégaphone devant des touristes insouciant et un aviateur qui, pourtant averti du danger, préfère apaiser sa faim, attablé au bord de la mer, tandis que

les poissons gisent à la surface de l'eau. Le film se termine sans générique de fin. Les mots « The end » présents à la toute fin du scénario ne sont en outre pas repris dans le film. Il est précisé : « The camera starts to rise above the scene, until the dancers and the crowds, who are beginning to panic and run in all directions are but mere insignificant specks. » (Cacoyannis, 1966 : 125) Le film se clôt sur une fermeture à l'iris qui aboutit à un petit cercle blanc projetant de la lumière au milieu d'un écran noir, comme si le projecteur prenait la place de la toile de cinéma. La fin semble associée à un nouveau commencement qui, lui, n'est assurément pas placé sous le signe du rire et de l'insouciance. « Le film est construit à la manière divertissante d'un puzzle, si ce n'est que l'image qui se profile à la fin a la brutalité d'une gifle. » (Colonias, 1995 : 160) Pour en appeler à une prise de conscience, le cinéaste oppose ainsi, dans le contexte de la guerre froide, l'imminence de la menace nucléaire à la vie insouciance de cette île récemment transformée par le tourisme de masse.

The Day the Fish Came Out évoque de manière inattendue un événement de l'histoire de l'aviation militaire d'après-guerre, longtemps passé sous silence. Il montre non sans ironie l'impact de cet événement sur l'espace et le temps : le développement précipité des communications et des transports engendrent de nouveaux flux liés au tourisme de masse qui entraîne un bouleversement des mœurs. En partant de l'accident aérien de Palomares, Michalis Cacoyannis réalise un film hybride à la croisée des genres en combinant les registres burlesque et dramatique : « La voix courroucée de la tragédie et le rire persifleur de la comédie sont tout aussi dangereux aux yeux des coupables », remarque le cinéaste (Colonias, 1995 : 160). Il entend souligner les dangers de la menace nucléaire telle qu'elle se développe pendant la guerre froide : l'accident peut de nouveau avoir lieu. Et, quelques mois après la sortie du film, la réalité semble rejoindre la

fiction : l'accident nucléaire se reproduit non en Grèce mais au Groenland, île elle-même évoquée au début du film. Inspirée des meilleurs moments de la comédie grecque, la démarche du cinéaste entend éviter le didactisme tout en portant un regard critique sur le monde, mu par l'appel à la lucidité et l'énergie... du désespoir.

Références bibliographiques

CACOYANNIS, Michalis, 1966. *The Day the Fish Came Out. Original Screenplay*, Athènes, tapuscrit inédit consulté aux archives de la Fondation Michalis Cacoyannis (cote : ΣΕΝ14).

CACOYANNIS, Michalis, 1990. *Δηλαδή...*, Athènes, Kastaniotis, coll. « Skepsi, chronos kai dimiourgi ».

CACOYANNIS, Michalis, 2007. *Όταν τα ψάρια βγήκαν στη στεριά*, Pallini Attikis, Audio Visual Entreprises (DVD).

CACOYANNIS, Michalis, TRIANTAFYLLIDIS, Iason, 2014. *Ο Μιχάλης Κακογιάννης μιλάει στον Ιάσωνα Τριανταφυλλίδη*, Athènes, Andy's Publishers, coll. « Elliniko sinema se proto plano ».

CICELLIS, Kay, 1967. *The Day the Fish Came Out. Adapted from the film script by Michael Cacoyannis*, New York, Bantam Books.

COLONIAS, Babis (coord.), 1995. *Μιχάλης Κακογιάννης*, Athènes, Kastaniotis.

GOMEZ, François-Xavier, 2015. « Les États-Unis nettoient leurs déchets nucléaires... de 1966 ». *Libération*, 19 octobre 2015, < <https://www.liberation.fr/auteur/5265-francois-xavier-gomez> > [15/1/2019].

KYRIACOS, Constantinos, 2016. *Επιθυμίες και πολιτική. Η queer ιστορία του ελληνικού κινηματογράφου*, Athènes, Aigokeros.

MACKRIDGE, Peter, 2010. « Kay Cicellis: The Unresolved Dilemma of the Bilingual Writer », WILLS D. (coord.), *Greece and Britain since 1945*, Newcastle upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing, pp. 9-34.

MOSCHOVAKIS, Andonis, 1995. « Les passions de Michael Cacoyannis : de la comédie à la tragédie », ΔΕΜΟΠΟΥΛΟΣ M. (coord.), *Le Cinéma grec*, Paris, Centre Georges Pompidou, coll. « cinéma/pluriel », pp. 143-155.

PIANTANIDA, Thierry, RAGOBERT, Thierry, 2017. *Les Bombes perdues de la guerre froide*, film documentaire, Cinétévé, 105 min.

ΣΙΑΦΚΟΣ, Christos, 2009. *Μιχάλης Κακογιάννης – Σε πρώτο πλάνο*. Athènes, Psychogios.

**Sous l'emprise de l'anodin.
Les vols commerciaux et la société
contemporaine chez Jean Echenoz**

Dominique FARIA
Université des Açores
Centro de Estudos Comparatistas-UL

Jean Echenoz affirme souvent, à propos de ses romans, que ses « histoires se situent dans l'époque où [il] les écri [t] avec des objets du quotidien » (Echenoz, 2017 : 5), ce qui nous invite à lire ses récits comme des portraits de la société contemporaine²¹⁹. Cette synchronicité implique également que nous retrouvons dans ses textes le point de vue d'un individu sur la société à laquelle il appartient, Echenoz s'obstinant à dégager les perceptions les plus répandues qu'ont ses contemporains sur le monde dans lequel ils se meuvent, sur leur quotidien. Dans ce contexte, des thématiques comme la mondialisation, l'essor des transports, le raccourcissement

219 À l'exception près de quatre romans, dont l'action a lieu avant la mi vingtième siècle : *Ravel* (2006), *Courir* (2008), *Des éclairs* (2010) et *14* (2012).

des distances, l'intense mobilité aérienne et le rôle essentiel qu'y joue l'aviation commerciale deviennent incontournables.

Dans un article paru dans *Le Figaro* en janvier 2014, qui signale les 100 ans de l'aviation commerciale, le directeur de l'IATA, l'Association Internationale du Transport Aérien, estime que « toutes les 60 secondes, 52 avions prennent leur envol et 5700 passagers montent à bord d'un appareil quelque part dans le monde »²²⁰. C'est cette réalité que Jean Echenoz vise à déceler dans ses romans. D'autant plus que les déplacements jouent un rôle essentiel dans l'œuvre de cet auteur, qui dit écrire des romans géographiques. Christine Jésusalem (2003, s.p.) affirme même, à propos des « personnages de Jean Echenoz [qu'ils] sont tous saisis d'une sorte de frénésie déambulatoire. Parcours, errance, déplacement sont autant de termes qui peuvent désigner leur mobilité incessante. Les personnages se promènent rarement mais courent d'un bout à l'autre de la planète ou de la France. »

La question qui se pose à ce propos, pour un romancier comme Echenoz, très sensible aux conventions littéraires et aux stéréotypes, est celle de la représentation du voyage. Les dispositifs du récit de voyage nouent trop de liens avec le cliché et le déjà dit pour pouvoir être intégrés tels quels dans les romans echenoziens. Qui plus est, ce modèle traditionnel ne s'adapte plus au monde contemporain, car, même lorsque le vol nous emmène vers des contrées lointaines et supposément exotiques, les procédures sont standardisées et uniformisées, les différences culturelles se sont estompées.

Pour Echenoz, la solution consiste à ne pas refuser la tradition littéraire, mais à l'intégrer dans ses textes, en la déjouant. En filigrane sous la représentation des voyages aériens chez Echenoz, on retrouve par conséquent un schéma interprétatif qui est celui des récits de et sur les voyages

220 <http://www.lefigaro.fr/societes/2014/01/01/20005-20140101ARTFIG00003-l-aviation-commerciale-en-grande-forme-fetes-100-ans.php>

jusqu'au milieu du xx^e siècle, avant l'essor de l'aviation commerciale. Dans ces récits plus traditionnels, la durée du déplacement entraîne la transformation intérieure, alors que la distance et la dissemblance des pays lointains est l'occasion d'un contact avec l'Autre. Un schéma qui est remis en question par Echenoz, car adapté au contexte contemporain.

La représentation que fait ce romancier des déplacements en vols commerciaux se décline selon 4 voies, qui retiendront mon attention : i) l'intégration dans ses textes de langages spécialisés du monde de l'aviation commerciale, composés de chiffres, sigles et discours standardisés ; ii) la description de l'expérience du voyage, à l'intérieur de l'avion, plus directement liée à la perception de la durée et de l'espace ; iii) la description des aéroports, vastes espaces de transition, ayant subi une uniformisation ; iv) les répercussions du voyage dans la vie et la psychologie des personnages. Pour étudier de plus près cette représentation du voyage aérien je m'attarderai sur quelques romans d'Echenoz : *Je m'en vais* (1999) et *Envoyée spéciale* (2016), mais aussi, bien que moins systématiquement, *Les Grandes Blondes* (1995) et *Au piano* (2003).

Un langage figé pour dire un voyage figé

Depuis ses tous premiers romans, Echenoz glisse dans ses textes des descriptions techniques qui sont le symptôme d'une fascination pour la technologie, pour les machines. C'est le cas de ce passage d'*Envoyée spéciale*, où l'on retrouve des informations techniques sur l'avion – « un biturbopropulseur Yunshuji Y-7 [...] d'Air Koryo » (Echenoz, 2016 : 210) –, si spécifiques que le lecteur aura probablement du mal à entièrement les comprendre.

Cette technique relève tout aussi bien d'une boulimie des discours contemporains, qui se manifeste souvent par l'usage du pastiche. Les extraits suivants sont à cet égard très révélateurs, les appareils et les vols étant indiqués par des sigles

d'identification couramment utilisés par les professionnels de l'aviation, devenus également familiers pour les passagers :

Sydney-Bombay via Hong-Kong, vol Cathay Pacific Airways 112,
10 h 30 (Echenoz, 1995 : 117)

Il embarqua [...] à bord d'un DC-10 (Echenoz, 1999 : 11)

vient de se poser le vol QN560 en provenance de Montréal et dont Ferrer débarque, assez endolori et courbatu par le décalage horaire. (Echenoz, 1999 : 109)

B777-300ER d'Air China, destination Pékin (Echenoz, 2016 : 210)

Ces passages contrastent avec le texte qui les entoure – au niveau graphique, même – car ils sont spécialisés, techniques, remplis de sigles, de chiffres et lettres. Qui plus est, ils sont gratuits et étrangers au texte fictionnel, fournissant des détails sur les vols et les appareils pour la plupart dépourvus d'utilité pour le déroulement de l'intrigue. Dans le contexte spécifique de l'histoire de l'aviation, ils sont typiques d'une période récente, que Sophie Poirot-Delpech (1989) nomme celle de « l'oiseau mécanique », c'est-à-dire, où prévaut une valorisation de la mécanique et sa fiabilité (plutôt que du pilote qui risque sa vie pour réaliser le rêve humain de voler).

Ces extraits produisent un effet de lecture paradoxal. D'une part, ils contribuent à la vraisemblance du récit. Echenoz refuse de décrire le réel, mais il introduit dans la fiction des discours qui existent effectivement, auxquels les lecteurs ont sûrement déjà été exposés. Ils fonctionnent comme des éléments de la réalité que l'auteur insère directement dans la fiction. D'autre part, on ne saurait ignorer qu'ils attirent l'attention du lecteur sur ce langage figé caractéristique des vols commerciaux, sur sa platitude. Au lieu de décrire l'appareil ou l'impression qu'en a le personnage, Echenoz reproduit le discours sur l'appareil, introduisant ainsi une couche de sens supplémentaire entre l'observateur et le réel.

L'expérience du vol, du temps et de l'espace

À l'intérieur de la carlingue, le passager retrouve également des discours standardisés qu'Echenoz reproduit, ayant recours au pastiche, pour raconter le voyage en raccourci. Ainsi en est-il de l'annonce au personnel navigant avant le décollage : « P.N.C. aux portes, désarmement des toboggans, vérification de la porte opposée » (Echenoz, 2016 : 210). Souvent, au lieu de reproduire les discours, on les annonce tout simplement, tellement ils sont connus. C'est le cas des annonces enregistrées et des démonstrations de sécurité, auxquels tout passager est de nos jours exposé régulièrement :

Puis c'est toujours pareil, on patiente, d'une oreille évasive on écoute les annonces enregistrées, d'un œil absent on suit les démonstrations de sécurité. (Echenoz, 1999 : 12)

il se dispensa de suivre le mimodrame des consignes de sécurité interprété par les hôtesses (Echenoz, 2005 : 179)

L'expression « c'est toujours pareil » montre bien comment Echenoz choisit de souligner la routine liée au vol commercial et le manque d'émotions qu'il suscite chez le passager qui en a pris l'habitude (il « patiente » ou se « dispense [e] de suivre » les instructions). Le procédé permet une représentation métonymique de l'expérience du vol commercial, le langage figé étant la partie qui représente le tout. Le tout est ici prévu comme un vide que le lecteur remplira avec ses propres expériences et sensations vécues lors de voyages aériens. Cela permet une connivence entre lecteur et personnages, qui repose sur l'évocation des situations et des sensations, tout en évitant à l'auteur les longues descriptions.

Egalement typique du vol commercial est la sensation de confinement dans un espace réduit, l'immobilité extrême, surtout lorsqu'on voyage en classe touristique, un trait que l'auteur s'amuse souvent à évoquer. Ainsi, Ferrer voyage « installé dans le minuscule mètre carré qui lui était imparti contre un hublot » (Echenoz, 1999 : 11), alors que les

compagnons de Constance sont décrits comme étant « [c]assés en trois sur leur siège » (Echenoz, 2016 : 210). Ce n'est pas par hasard qu'Echenoz choisit de mettre en avant cette immobilité extrême, caractéristique de l'expérience contemporaine du vol.

Pour ce qui est de l'expérience de la durée – si importante dans le contexte des voyages avant l'avènement du vol commercial, où elle est souvent associée à une transformation intérieure –, chez Echenoz elle est remplacée par un assoupissement inévitable :

Deux heures plus tard tout le monde dormait (Echenoz, 1995 : 95)

Dans l'avion du retour Boccara s'endormait par intermittences (Echenoz, 1995 : 124)

Il somnole, il suit nonchalamment sur un écran quelques pré-génériques de films qu'il a du mal à regarder jusqu'au bout (Echenoz, 1999 : 12)

ils ont regardé quelques débuts de films en baillant, tenté deux ou trois jeux vidéo (Echenoz, 2016 : 210)

Cette torpeur empêche l'enracinement dans le réel, l'introspection et même le dialogue avec le passager du siège à côté. Les activités proposées par les compagnies aériennes aussi se répètent et servent ce même propos d'alléger la perception de la durée du voyage :

La projection du film eut commencé. Les passagers avaient cloué leurs écouteurs dans leurs oreilles (Echenoz, 1995 : 95)

Boccara renforça les écouteurs dans ses oreilles, cherchant un peu de musique parmi les programmes disponibles en faisant jouer la mollette incrustée dans son accoudoir (Echenoz, 1995 : 125)

Max se coiffa des écouteurs pour s'occuper un peu, s'arrêtant machinalement à la sélection classique (Echenoz, 2003 : 179)

Ces écouteurs représentent l'isolement typique du passager du vol commercial, qu'Echenoz dénonce explicitement dans

Je m'en vais : « A deux cents compressés dans une carlingue, on est en effet isolé comme jamais. (Echenoz, 1999 : 12)

À l'intérieur de la carlingue le passager a donc une expérience du voyage qui semble contradictoire avec la notion même de déplacement : dans une immobilité excessive et peu confortable, il ne s'aperçoit ni de la durée ni de la distance parcourue. Il entre dans l'avion, reste coincé dans son siège, somnole ou s'endort et puis ressort de l'appareil à un autre endroit, dans un autre aéroport.

L'Aéroport, « récit de la globalisation »

Comme le montre Nathalie Roseau (2013), depuis la fin du xx^e siècle, l'aéroport est au centre de la réflexion sur la ville et l'urbanisme. Dans l'imaginaire contemporain, « la figure de l'aéroport comme *leçon* critique, procède sans doute du fait qu'il semble incarner à lui seul le récit de la globalisation, de ses dépassements, de ses peurs » (Roseau, 2013 : 181). C'est précisément cette charge symbolique que nous décelons dans le traitement de l'aéroport chez Echenoz.

En témoigne la description de l'aéroport de Paris-Orly : « La salle d'attente est plutôt froide et meublée de fauteuils métalliques, de présentoirs bourrés de brochures en sept langues, de bacs où se développent cinq espèces de plantes vertes. » (Echenoz, 1999 : 111) Le choix des adjectifs « froides » et « métalliques » évoque l'aspect peu confortable et utilitaire de cet espace où commence et termine le voyage. Pour ce qui est du recours aux chiffres – « sept langues » et « cinq espèces de plantes vertes » –, il dénote l'impersonnalité du lieu et évite toute spécification, permettant de ne garder que ce qui est typique et pourrait exister dans n'importe quel aéroport.

La caractérisation que fait Echenoz de l'aéroport national de Sunan, dans la Corée du Nord, suit ces mêmes principes. Au lieu de souligner ce qui le distingue des autres aéroports, l'auteur insiste sur ce que tous les aéroports ont en commun :

Dans le hall opaque de l'aéroport, outre les soldats en faction de toutes parts, patientaient quelques businessmen chinois sur des fauteuils en plastique bleu céruléen, au-dessous des panneaux d'affichage qui, dans tous les aéroports du monde, font scintiller par centaines les arrivées et les départs (Echenoz, 2016 : 211)

Ici l'usage de l'anglais (la *lingua franca* de nos jours) pour indiquer les hommes d'affaires, ainsi que la référence aux panneaux qui se ressemblent partout caractérisent à nouveau l'aéroport comme un espace dépersonnalisé et froid. Les « fauteuils en plastique » de ce roman de 2016 font écho aux « fauteuils métalliques » de *Je m'en vais*, publié en 1999, une réitération qui montre clairement la pertinence de cette thématique chez Echenoz. Dans *Je m'en vais*, d'ailleurs, nous retrouvons un passage qui synthétise explicitement ce que l'on vient d'inférer par l'analyse : « un aéroport n'existe pas en soi. Ce n'est qu'un lieu de passage, un sas, une fragile façade au milieu d'une plaine, un belvédère ceint de pistes où bondissent des lapins à l'haleine chargée de kérosène » (Echenoz, 1999 : 10) Des mots et des idées qui résonnent avec l'explication de Marc Augé à propos de son concept de non-lieux : « Les non-lieux, ce sont aussi bien les installations nécessaires à la circulation accélérée des personnes et des biens (voies rapides, échangeurs, aéroports) que les moyens de transport eux-mêmes ou les grands centres commerciaux » (Augé, 1992 : 48) Pour Jean Echenoz, l'aéroport, comme l'intérieur de l'avion, est un lieu de « circulation accélérée », un « non-lieu » où aucune transformation ne peut se produire.

Des vols sans conséquences

Si la tradition du récit de voyage faisait souvent correspondre au déplacement une mutation intérieure, chez Echenoz ce mouvement physique, généralement accompagné de nombreuses péripéties, ne correspond nullement à une évolution véritable de la vie des personnages. Le dispositif narratif qui représente ceci le plus efficacement est la

structure en boucle des récits, que nous retrouvons dans *Je m'en vais* et dans *Envoyée Spéciale*.

Le roman de 1999 a la particularité d'avoir la même phrase pour incipit et excipit : « Je m'en vais », une phrase qui sert aussi de titre au roman et qui met la thématique du déplacement au centre de l'histoire. Chronologiquement, le récit est également circulaire : il débute « un premier dimanche soir de janvier » (Echenoz, 1999 : 7), alors que la dernière scène se passe « un an pile moins deux jours » (Echenoz, 1999 : 251) après. Au début du roman, Ferrer, un parisien de souche, quitte sa femme et, avec elle, le pavillon où ils habitent, alors qu'à la fin, il y retourne pour retrouver une femme qu'il ne connaît pas et qui l'invite à entrer. Au début comme à la fin du roman le personnage se retrouve seul et sans projets de vie établis.

Entre ces deux épisodes, pourtant, les événements abondent dans la vie de Ferrer : il fait un long voyage, d'abord en avion, puis en bateau, dans un lieu exotique – l'Arctique – pour récupérer un petit trésor oublié dans la banquise et se fait voler par un escroc, qu'il poursuit en Espagne et finit par retrouver. Il a des relations amoureuses avec trois femmes différentes et même un arrêt cardiaque qui l'oblige à se soumettre à une importante intervention chirurgicale.

Dans *Envoyée spéciale*, le roman de 2016, une femme est séquestrée par une agence d'espionnage et maintenue en captivité pendant des mois. Ensuite, elle est envoyée en mission en Corée du Nord, ayant comme tâche de séduire – pour le décontenancer – un important homme politique, ce qui produirait une crise mondiale. Les péripéties ne manquent pas dans ce récit non plus. Pour ce qui est de la vie amoureuse de Constance, elle ne diffère pas trop de celle de Ferrer. Au début du roman, Constance, dont la relation avec son mari a perdu tout intérêt, rencontre un homme dans la rue, qui lui demande la localisation de la rue Pétrarque : « Très bel homme sous sa tenue, a aussitôt jugé Constance qui, d'emblée,

n'a pas demandé mieux que de le renseigner. L'homme a dit rechercher la rue Pétrarque, or la rue Pétrarque, bien sûr que Constance la connaît bien. » (Echenoz, 2016 : 20) À la fin du roman, elle vit avec cet homme, bien que cette relation ait entretemps perdu tout enthousiasme.

L'excipit reprend la scène du début du roman, renforçant la circularité, montrant comment le voyage aérien en Corée du Nord et les aventures qu'a vécues Constance n'ont rien changé finalement. Elle retrouve, précisément au même endroit, un autre inconnu :

Signes particuliers de cet homme : pas mal du tout, belles épaules et jolies mâchoires, une sacoche à la main. Il paraît occupé à déchiffrer les noms des plaques au coin des rues. Comme elle le regarde un instant de trop, l'homme lui sourit, s'approche, lui demande si par hasard elle pourrait lui indiquer la rue Pétrarque et Constance dit : Naturellement. (Echenoz, 2016 : 313)

Ces deux romans ont la particularité de mettre en scène deux personnages qui font de longs voyages en avion (en Arctique et en Corée du Nord), pour vivre de vraies aventures. Cet apparent exotisme est cependant contrebalancé par une banalité omniprésente. En effet, une fois dans le Grand Nord, Ferrer remarque le « mobilier de bois blanc bon marché de genre nordique mais qu'on trouve jusqu'en banlieue parisienne. » (Echenoz, 1999 : 99). Quant à Constance, lors de son arrivée en Corée du Nord, on l'emmène dans une villa :

Située à Munsuu-Dong [...], cette opulente villa ne se distinguait en rien des opulentes villas européennes ou américaines [...]. Le crissement qu'ont produit les pneus blancs de la Junma [...] quand elle a freiné [...] était le même que partout dans le monde entre Palm Beach et Monaco. (Echenoz, 2016 : 217)

À la vitesse du voyage et à la standardisation (des endroits et des procédures) s'ajoute donc la mondialisation et l'homogénéisation culturelle. Christine Jérusalem (2005 : 227)

parle, à propos des romans d'Echenoz, d'une « géographie de la béance, de l'indistinction et de la répétition », que nous retrouvons de façon très explicite dans ces deux romans.

Nous ne retrouvons, chez Echenoz, aucun écho de l'émotion des voyages traditionnels et des premiers vols commerciaux. À la vulgarisation des voyages aériens et au raccourcissement de la durée des vols s'ajoute une modification du rapport contemporain au temps et à l'espace. Le résultat en est que l'expérience du vol et du voyage s'estompe. Echenoz met en exergue une société de l'anodin, où le vol est devenu un événement banal, typifié, uniformisé, qui ne résulte dans aucune transformation. Le passager part d'un endroit froid et sans personnalité, où il retourne à la fin, avec le même manque d'intérêt et d'émotions.

Références bibliographiques

AUGÉ, Marc, 1992. *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil.

ECHENOZ, Jean, 1995. *Les Grandes Blondes*, Paris, Minuit.

ECHENOZ, Jean, 1999. *Je m'en vais*, Paris, Minuit.

ECHENOZ, Jean, 2003. *Au piano*, Paris, Minuit.

ECHENOZ, Jean, 2016. *Envoyée Spéciale*, Paris, Minuit.

ECHENOZ, Jean, 2017. « Echenoz s'expose : 'Écrire ce qu'il y a de plus divertissant' », Interview avec Frédérique Roussel, *Libération*, 8 décembre 2017, pp.5-8. <http://next.liberation.fr/livres/2017/12/08/echenoz-s-expose-ecrire-ce-qu-il-y-a-de-plus-divertissant_1615401> [8 décembre 2017]

JÉRUSALEM, Christine, 2003. « Géographies de Jean Echenoz » disponible sur remue.net <<http://remue.net/cont/echenozChrisJer.html>> [7 mai 2009]

JÉRUSALEM, Christine, 2005. *Jean Echenoz : géographies du vide*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne.

POIROT-DELPECH, Sophie, 1989. « Icare et l'oiseau mécanique », *Revue Alliances*, n° 6.

ROSEAU, Nathalie, 2013. « Le paradigme de la frontière. L'aéroport, miroir de la condition urbaine », ROSEAU, N., THÉBAUD-SORGER, M., Coord., *L'Emprise du vol. De l'invention à la massification : histoire d'une culture moderne*, Genève, MétisPresse, pp.181-193.

Aviation and time : speed, direction, night

Gordon PIRIE
University of Cape Town

The impact of aviation on time and space is often denoted by the phrase “time-space compression”. Notice the overtone of engineering. The phrase is catchy and seductive. But it is also a reductive and simplistic formulation. Its principal point is that flight effectively brought places closer together by shortening journey times. It is common cause, indeed, that flying shrank the world to a degree unprecedented by other motorised transport; the speed and reach of flying made its impact on time and space different.

Aspects of this phenomenon need elaborating. Some examination is needed of the varieties of different time-space compressions: do military flying, private flying, commercial passenger flying and freight flying all shrink time and space in the same way? And, we need to pay attention to time-space geographies that vary by route length and according to the direction of flying. How monolithic has time-space shrivel

been? How is it scaled; what is its granularity? Should not the persistence and frequency of flights between two points be as much part of the calculation of time-space compression as the yardstick of an occasional quicker flight? How do we assess the unpredicted and unwelcome effect of a delayed connecting flight on business and holiday trips which cannot be prolonged? Only completed flights (rather than just scheduled flights) measure actual time-space compression, and then only for passengers (or cargos) whose plans were well-served – flights delayed by longer than the duration of the flight itself are time snatchers, or time stretchers, not time savers. Ordinary speech gives a lead on some of the complexities. The spiteful popular translation of the official acronym for the British Overseas Airways Corporation, BOAC, was “better on a camel”. The saying was about aircraft serviceability, flight cancellation, and waiting for the next flight, not slow flying speed. It is a variation on the classic hare and tortoise tale. Leave aside sarcasm about comfort.

Empirical research into aviation’s elasticisation of time has barely begun. Identifying “time-space compression” was a start, not the end.²²¹ The phenomenon has become over-generalised. And, oddly, in the imaginative bundling of time and space, both seem to have become one-dimensional. The treatment of flying time remains firmly tied to a view of time as simply duration – an interval of movement above a world that might as well be flat and stationary.²²²

This paper works in a different register. It problematises the conventional and rather simplistic way in which the impact of aviation on time and space has been regarded. It puzzles about the links between commercial aviation and time on a spherical, rotating planet where time is relational and graduated roughly by longitude, and where the passage

221 For a rich *longe-durée* survey, including aviation, see Warf (2008).

222 The passage of time is usually given some value: for example, hours are “spent” airborne or even “endured”.

of the hours is marked by successive phases of light and dark. Most research into this temporality of aviation has been done in the field of aviation medicine (see, for example, O'Connor et al. (1991), Samel, Wegmann, and Vejvoda (1995, 1997), Wright and McGown (2001), Ariznavarreta (2002), Sing et al. (2004) but pilot and passenger performance (fatigue, discernment, disorientation) is only one aspect of a more complicated matter. The paper tentatively probes other facets of aviation and time.

SPEED

Flight accelerated mobility. Accordingly, it has become customary to speak about flight reducing the time spent moving, and saving time. This is broadly true if one overlooks new and longer trips undertaken only because of the new opportunities; in this case people are spending more time on-the-move. There is some evidence that the number of hours allocated to travel is fairly stable in society at large, irrespective of transport technology (Metz, 2008). Time saved by flying should only be measured in relation to trips that would have been made by other means. Of course, airlines operating quicker aircraft or shorter routes than competitors are shrinking time-space using the same mode of transport.

A less obtuse qualification about travel time savings generated by the fastest vehicle of human mobility is that the savings have not been uniform along every axis of transport. Nor were they necessarily permanent. In addition to accruing unevenly, savings also accrued slowly in many places. Reductions in travel time had their own timings: they were sequential, evolving alongside aviation technologies and aviation organisation. In some instances savings were only momentary. One moment, perhaps for months or years, trunk routes threaded through several intermediate airports for refuelling and (off)loading; the advent of non-stop direct flights altered that, serving only end points. Time-saving air

links were lost when airlines bypassed stopping places, whether because of extended aircraft fuel ranges, aeropolitics, airline operating economies, or passenger and freight market decline. Aviation compressed time-space along some air routes, and time-distances stretched back when aviation services ended. Distortions of distance have varied geographically.

The intricacies of time-space savings made between one origin and just one destination are easily overlooked. The difficulties of comprehension multiply as route network points increase. Accordingly, mapping time-space compression typically pivots on one origin, and on the most striking instances. For example, an isochrone map of air travel times from Paris to other European capitals in different decades would show how more quickly they could be reached, and how many more capitals could be reached in any given time (see maps in Warf 2008). The map would only hint at how much more accessible Paris had become. The representational difficulty of showing on the same map travel-time savings from any other French city, let alone all others, helps create a one-dimensional caricature of time-space compression. Sophisticated mathematical manipulations (fittingly known as multidimensional scaling) can process and portray the full range of time savings in all directions between all points in a transport network, but the resulting cartographic contortions bear little relation to familiar maps and require some imaginative decoding.²²³

Back in a more palpable realm, it should be said that with the passage of time, and the normalisation of speed, the time savings of flying have become less meaningful and less appreciated. Investigating and mapping every tiny saving would play into nostalgia and selective romanticisation of the jet leap. In the internet age, there are new benchmarks of connectivity and service; flying is now understood to not just save time, but also to take time. There are elements of aviation

223 For an example, see Forer (1974).

that even seem to waste time. Commercial airline passengers anticipate slow progress before take-off: congested and delayed aircraft movements at airports, the rigours of airport security, and occasional strike action, prolong time on the ground preparatory to flying. The ratio of flying time to access time is changing. In Europe, a rule of thumb is that four-hundred miles is the threshold distance past which flying starts to be faster than inter-city rail transport, door-to-door. In this new temporality, the so-called democratisation of flying is tarnished: elites are able to bypass sources of delay by using private aircraft that can operate from terminals and runways at small inner-city and rural airports which are not congested. Time-differentiated aviation raises its head again.

The speed dimensions of aviation evidently have affected time in ways that were not technologically deterministic, but which were modulated by aircraft and airport operating economics and practices. Faster means of propulsion did not themselves necessarily proffer travel time savings and a shrinking world. And, other moderating factors are the circadian rhythms of the human body and the human calibration of time itself.

Jet-Lag

The enhanced speed of air travel is commonly associated with “jet-lag”. This post-1950s phenomenon is badly named. Any imputation that jets lag behind anything surely cannot have been intended by speed fanatics; all that’s left is the hint that jet passengers’ bodies somehow lag behind the time at jet destinations, whichever direction the jet flew in. It is all rather muddling. But the key notion is that air travellers’ internal body clocks do not move at the same rate as the flying machine into which they are squeezed. And body clocks never tick backwards. The misnomer works well enough to convey that aviation has messed with time. The term jet-lag certainly speaks to the historical contingency of speeded-up time in

the jet age. But time-lag is not only contingent with jet travel, as it applies to all flight across time zones. Quicker flying just crosses more time zones in the same period of time. Jets can warp time more rapidly than slower aircraft. The supersonic *Concorde* twisted time to an extreme: it reduced trans-Atlantic flights from seven to three-and-a-half hours, and, flying West, it landed passengers in New York at an hour numerically earlier than the one when they departed from London or Paris. Ocean and rail journeys cross time zones but at such slow speeds that body clocks have time to adjust.

Whether propelled by piston engines or jet engines, and whether involving time lag or gain, air journeys that require passengers to reset their watches to local time carefully obey the time blocs created along arbitrary lines of longitude. Aviation re-distorted natural time – it obeyed local clock time but then de-synchronised body time and clock time. It did this on a route-by-route basis, with notable and asymmetrical variations on long East-West and West-East flights. Flying within one belt of longitude, or within one time zone, does not create “jet-lag”. For the shortest imaginable crossing of the International Date Line, there is only loss or gain of a full 24-hours, and no impact on the body’s internal clock.

Human responses to jet-lag have included medicinal remedies and the artificial creation of sleep-time on board aircraft. Wearing (airline-supplied) eye masks and closing window blinds on passenger aircraft during daylight flights cheat time by simulating darkness and inducing sleep. Call this “nightism”. It is possible to steal time by ignoring the clocks and the time-zones. Business executives and diplomats making brief visits involving long flying hours may choose to try to stay on home-time and never adjust their watches.

Night

Perhaps the most profound impact of aviation on time is the one that parallels flight’s snubbing of gravity. Flight

is often said to have “conquered” gravity (both for enabling ascent and managing descent in a controlled way); flight also eventually ruptured another elemental force, namely, the earth’s rotation which creates day and night. This too was suspension and dilution rather than conquest. Night persists. Candles, lamps and electricity had already overcome the restrictions of darkness on the ground.²²⁴ On a new plane, flying further de-natured night. The night became an even more artificial limit. And it became malleable and useful. Dawn and dusk no longer bounded flying time. The night-day binary lost traction.

Above ground, the not-quite “conquest” of night – its disempowerment, perhaps – followed a period when flying was held hostage by darkness. When flying relied on visual skill, the hours of dark had to be spent on the ground. In the tropics, fully loaded dawn departures were rushed so as to avoid take-offs in the hotter, thinner mid-morning air. Late in the 1920s the technical difficulties of flying and landing safely at night were resolved (Florman, 1931, Beckendorff, 1932, Boone, 1932). Not for the last time, ground organisation limited use of the sky. Bonfires and beacons guided the first night mail flights across the USA (Komonos, 1989). Once pilots, navigators, passengers, airline owners and aircraft insurers regarded night flying as feasible and safe, the capacity of the sky effectively doubled. A shifting resource frontier was tamed and crossed. The rate at which this happened needs research. So do the ground-level cost and contentiousness of night flying, and their geographies.

After the night sky was capacitated, it was quickly monetised. Airlines seized on the added resourcefulness of the night sky to increase the earning potential of their aircraft by reducing the time they spent idle on the ground. Machines do not need sleep; advances in aeronautical

²²⁴ See, for example, Schivelbusch (1988), Baldwin (2012), Koslofsky (2013).

engineering progressively reduced the frequencies of aircraft maintenance, and less of the night was used as down-time in which to do this essential work.

The financial value of the night sky was echoed on the ground in other ways. When eventually airports sold off and traded aircraft activity slots, prime-time early morning and late evening take-offs and landings presumably commanded a premium price. At airports, and beyond, especially in the busiest local (“aerotropolitan”) economies, night flying extended hours of services in engineering, cleaning, lighting, transport, policing, catering and accommodation. Job opportunities increased, but often involved shift work. Home lives changed.

Such fundamental impacts of aviation on the timed organisation of civil life in airport towns and cities may not have been challenged at first, but in time they had to be negotiated. The new rhythms also required regulation, not least in respect of permissible working hours, overtime wages, and public nuisance. It is likely that municipal interests could and did trump airline wishes in places, delaying the start of night flying, and confining local arrival and departure schedules. For ultra-long-distance flights, this had a knock-on effect on aircraft arrival and departure schedules many time zones away. Night and day could carry different valency for aviation in different places, and even on different days of the week. There was a time, indeed, when sabbatarianism prevailed to prevent daylight flying in some places on Sundays.

Despite obstacles, flying after dark did create new nightist cultures of travel and new airport cultures. One example is the “red-eye” late night flight, sometimes operated at discount fares at an airline’s own convenience to enable aircraft and / or crew repositioning. Meals served and sought at odd times in the air and on the ground are a hallmark of temporal disorientation.

Aviation brazenly denies the night in other ways too. The mega-carriers operating round-the-clock at global hub airports receive and redistribute passenger aircraft in carefully timed waves that synchronise with each other but grit the clockwork of many long-haul passengers. Decades ago airlines observed and respected the night better. Initially passengers had beds on *terra firma*. Then, for a while, overnight airline sleeper services mimicked railway counterparts, also at premium cost. In cramped aircraft space, however, all-cabin sleeper service quickly gave way to lie-flat beds in first-class only. A good night's rest in the air has become the exclusive preserve of "upgraded" frequent flyers, and of passengers flying on corporate or tax-payers' money.²²⁵

The night can also present badly at ground level. The transformative and disruptive impacts of nocturnal flying on lives lived on land have increasingly come to be regarded as invasive. Night operation does generate profit for airlines (and is the *modus operandi* for overnight global freighters such as TNT, DHL and Fedex), but there is also pain. The most obvious instance is aircraft noise. Aircraft pollutant emissions at night are unseen. Noise is harder to hide.²²⁶ Some publics, and some urban authorities, have reacted to "colonisation of the night" (Melbin, 1978) by organising protest and curfews. Airport traffic controllers can mitigate some noise by scheduling alternate runway use when wind permits. Some city residents have reclaimed the night marginally by installing subsidised double-glazed windows in homes beneath flight paths near airports.

225 On night-time cultures see, for example, Hudson and Pettifer (1979), Whitelegg (2007), Dierickx (2008), Rust (2009), Pirie (2012), Bennett (2014).

226 Empirically, it is hard to distinguish between decibels and noise nuisance (Michaud et al., 2007), difficult to disentangle actual from anticipated or imagined sleep disturbance, and tricky to separate noise itself from social and politically constructed noise-nuisance (Bröer, 2007).

Aircraft engine noise that soils the night has devalued half of time. But aviation has not conquered the natural cycle of night and day everywhere. The night retains its restorative aspects at ground level wherever flight is infrequent or restrained – and on unbroken overnight flights across few time zones and in calm skies and lie-flat accommodation.

Conclusion

The impact of aviation on time has been multi-faceted and intricate. Flying has done more than save time. It has reconfigured time into new geometries, sequences and expressions. The changes are more nuanced than implied by the mechanistic rhetoric of “compression” and “conquest”. The shifts have been engineered only partly: jet engines are powerful, but they do not operate autonomously or in a vacuum. Policies and institutions played a role.

Understanding the complex ways in which aviation has transformed time – and the historical timings of these changes – needs empirical work. The obvious sources for the necessary data are airline timetables; interviewing their compilers would be a bonanza. Other useful information would be archived in international, national and local level discussions and legislation around airport and airline working hours, “overtime” pay, and “out-of-hours” aviation service pricing. The empirical research might benefit from the kind of exploration, speculation and framing attempted in this paper. Where conceptualisation and theorisation fails, other research pointers would be everyday language and sayings about time, and its treatment in film, poetry and prose. Aviation museums need the insights into time warping and profiteering so as to reflect more faithfully the full impact of aviation on time.

Acknowledgements

Thanks are due to the participants at LPAZ Forum 2017, and two anonymous reviewers. The inquiry was supported financially by a Research Incentive Grant from the National Research Foundation, South Africa.

Bibliographical references

ARIZNAVARRETA, C., et al., 2002. « Circadian rhythms in airline pilots submitted to long-haul transmeridian flights », *Aviation, Space, and Environmental Medicine*, 73, 5, pp. 445-455.

BALDWIN, Peter C., 2012. *In the Watches of the Night: Life in the Nocturnal City*, Chicago, University of Chicago Press.

BECKENDORF, R., 1932. « The organisation of air routes for night flying », *Flight*, 12 February, pp. 134-136.

BENNETT, Simon, 2014. *How Pilots Live: an Examination of the Lifestyle of Commercial Pilots*, Oxford, Peter Lang.

BOONE, Andrew R., 1932. « Night flying with safety », *Scientific American*, 147, 2, pp. 71-73.

BROËR, Christian, 2007. « Aircraft noise and risk politics », *Health, Risk & Society*, 9, 1, pp. 37-52.

DIERICKX, Marc, 2008. *Clipping the Clouds: How Air Travel Changed the World*, Westport, Praeger.

FLORMAN, C., 1931. « Night air mails », *Journal of the Royal Aeronautical Society*, 35, pp. 460-488.

FORER, Pip C., 1974. « Space through time: a case study with New Zealand airlines », *Space-Time Concepts in Urban and Regional Models*, CRIPPS, E.L. (ed.), London, Pion, pp.22-45.

HUDSON, Kenneth, PETTIFER, Julian, 1979. *Diamonds in the Sky: a Social History of Air Travel*, London, Bodley Head.

KOMONS, Nick A., 1989. *Bonfires to Beacons: Federal Civil Aviation Policy under the Air Commerce Act 1926-1938*, Washington, D.C., Smithsonian Institution Press.

KOSLOFSKY, Craig, 2013. *Evening's Empire: A History of the Night in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press.

MELBIN, Murray, 1978. « The colonization of time », *Timing Space and Spacing Time, Volume 2*, CARLSTEIN, Tommy,

PARKES, Don, THRIFT, Nigel (ed.), London, Edward Arnold, pp.100-113.

METZ, David, 2008. *The Limits to Travel: How Far Will You Go?*, London, Earthscan.

MICHAUD, David S., FIDELL, Sanford, PEARSONS, Karl, et al., 2007. « Review of field studies of aircraft noise-induced sleep disturbance », *Journal of the Acoustical Society of America*, 121, 1, pp. 32-41.

O'CONNOR, P.J., MORGAN, W.P., KOLTYN, K.F., et al., 1991. "Air travel across four time zones in college swimmers", *Journal of Applied Physiology*, 70, 2, pp. 756-763.

PIRIE, Gordon H., 2012. *Cultures and Caricatures of British Imperial Aviation: Pilots, Passengers, Publicity*, Manchester, Manchester University Press.

RUST, Daniel L., 2009. *Flying Across America: the Airline Passenger Experience*, Norman, University of Oklahoma Press.

SAMEL, Alexander, WEGMANN, Hans-Martin, VEJVODA, Martin, 1995. « Jet lag and sleepiness in aircrew », *Journal of Sleep Research*, 4, pp. 30-36.

SAMEL, Alexander, WEGMANN, Hans-Martin, VEJVODA, Martin, 1997. « Aircrew fatigue in long-haul operations », *Accident Analysis & Prevention*, 29, 4, pp. 439-452.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, 1988. *Disenchanted Night: the Industrialization of Light in the Nineteenth Century*, Translated by DAVIES, Angela, Berkeley, University of California Press.

SING, H., SANTIAGO, S., KENDALL, A.P., et al., 2004. « Visual neglect: occurrence and patterns in pilots in a simulated overnight flight », *Aviation, Space and Environmental Medicine*, 75, pp. 323-332.

WARF, Barney, 2008. *Time-Space Compression: Historical Geographies*, London, Routledge.

WHITELEGG, Drew, 2007. *Working the Skies: the Fast-Paced, Disorienting Work of the Flight Attendant*, New York, New York University Press.

WRIGHT, Nicola, MCGOWN, Amanda, 2001. « Vigilance on the civil flight deck: incidence of sleepiness and sleep during long-haul flights and associated changes in physiological parameters », *Ergonomics*, 44, 1, pp. 82-106.

Les territoires de l'air. Une culture moderne ?

Nathalie ROSEAU
École des Ponts ParisTech
Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés
(CNRS, ENPC, UPEM)

Enfin, [l'homme] respire, dégagé de tous les liens avec cette humanité qui achève de disparaître à ses yeux. [...] Comme le laps des temps écoulés, l'altitude qui l'éloigne réduit toutes choses à leurs proportions relatives, à la Vérité. [...] Mais une autre extase nous rappelle vers l'admirable spectacle offert à nos regards charmés. Sous nous, comme pour nous faire honneur en accompagnant notre marche, la terre se déroule en un immense tapis sans bords, sans commencement ni fin, aux couleurs variées où la dominante est le vert, dans tous ses accents comme dans tous ses mariages.

[...]

L'invitation à l'objectif était là plus que formelle, impérative, et, si intense que fût notre absorption poussée jusqu'au vague du

rêve, en vérité il eût fallu n'avoir jamais entr'ouvert la porte d'un laboratoire pour que nous ne fussions aussitôt traversés de la pensée de photographier ces merveilles. (Nadar, 1900 : 76-78)

Evoker l'histoire de l'aéronautique alors que l'on se trouve dans l'archipel des Açores, constitue un privilège pour les chercheurs étrangers. Parce qu'il s'agit d'un lieu périphérique, auquel nous a mené notre périple aérien et terrestre, qui permet d'observer cette histoire par le dépaysement de la pensée. Parce que ce lieu, riche d'une épopée longue des relations transatlantiques entre les continents européen et américain, est un centre du monde, essentiel pour comprendre les jalons de l'histoire que nous étudions : les routes aériennes et leurs projections spatiales et politiques. Cette dialectique entre la centralité et la marge constitue un prisme possible pour saisir les effets sur l'espace et le temps de la révolution que l'aviation a induite dès ses origines : sa capacité d'arrachement du sol d'une part, son aptitude à franchir des limites temporelles jamais atteintes jusqu'alors d'autre part²²⁷.

La fin d'un cycle... au tournant d'une histoire culturelle

Le moment que nous vivons augure d'un double tournant. Il signale d'abord la fin d'un cycle, celui qui a vu l'avènement d'un système technologique constitutif de la globalisation avec ses passages du prototype à l'industrie, de la pratique d'élite au transport de masse, du terrain à l'infrastructure-superstructure. En l'espace d'un siècle à peine, est née une « invention sans besoin » (Chadeau, 1996 : 41-43) comme le disait l'historien Emmanuel Chadeau, l'aviation figurant

227 Cet article s'inscrit dans la suite des travaux engagés avec Marie Thébaud-Sorger dès 2006 sur la culture aérienne. Ses propos doivent beaucoup au colloque *La Culture Aérienne, Objets, Imaginaire, Pratiques de l'aéronautique, 19^{ème} -20^{ème} siècles*, organisé avec Patrice Bret à Paris en novembre 2008 au Musée des Arts et Métiers, à la Cité des Sciences et de l'Industrie, au Musée de l'Air et de l'Espace, ainsi qu'à l'ouvrage qui en est issu (Roseau & Thébaud-Sorger coord., 2013).

aujourd'hui un transport de masse incontournable des échanges internationaux, au poids considérable dans l'économie mondiale et à l'impact environnemental tout aussi considérable : en 2014, le transport aérien commercial était responsable de 2,5 % des émissions de CO₂ (soit deux fois plus que les émissions totales de la France sur son territoire) et contributeur à hauteur de 5 % au changement climatique, par l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre produites²²⁸.

L'histoire n'est toutefois pas linéaire, faite de gestations et d'accélération, de progrès et de contestations, de dépassements et de revers. Loin de l'optimisme prométhéen qui semble parfois caractériser les récits de la conquête pionnière de l'air, nous avons besoin d'éclairer les contradictions d'un imaginaire positif qui a contribué aux dérèglements que nous connaissons, climatiques (son rôle dans l'« Anthropocène ») ou humains (son pouvoir d'arme de destruction massive), alors même que les « pionniers » aéronautes admiraient dès la fin du XVIII^e siècle, le spectacle magnifique du « théâtre sauvage de la nature » et que la paix mondiale a constitué un moto récurrent des discours relatifs au progrès aéronautique.

Depuis deux ou trois décennies, s'est opéré un tournant au sein des humanités et des sciences sociales qui entend donner sens à ce qui nous est arrivé, dénouer des causalités complexes, ouvrir des chantiers de recherche. Le temps

228 Source "CO₂ is in the air, 5 mythes sur le rôle du transport aérien dans le changement climatique". Décembre 2015. Réseau Action Climat. Rappelons que le transport aérien international échappe aux politiques de lutte contre le réchauffement climatique alors qu'il est un gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre, la croissance du volume de trafic dans les années à venir étant estimée à 5 % par an (Absence du protocole de Kyoto et de l'accord de Paris ; il n'est pas prévu pour l'instant de tarification sur les émissions de gaz à effet de serre ni taxation sur les carburants ; les améliorations technologiques ne permettant pas, pour l'instant, d'envisager une inflexion sensible de la hausse de sa contribution aux émissions).

présent agit sur l'historiographie et invite à reformuler les perspectives pour la recherche. Des travaux essentiels ont déjà abordé l'histoire de l'aéronautique selon différentes perspectives. Leurs auteurs n'ont pas eu les mêmes trajectoires d'enquête pour observer cet objet. Les uns y sont venus en menant leurs recherches sur d'autres objets (la photographie, la littérature, la culture visuelle, la ville) tandis que les autres sont au cœur de cette histoire (technologique, politique, militaire) et, pour la comprendre, ont fait des incursions dans d'autres domaines. Centre et périphérie se rejoignent encore une fois en un même lieu, offrant, par ces mouvements centripètes et centrifuges, la possibilité de transcender les approches disciplinaires pour mieux comprendre les sujets qui traversent l'histoire de l'aéronautique. Sans nous livrer à un état de l'art, citons plusieurs références importantes pour saisir ce tournant culturel.

L'histoire de la technologie a mis à jour les liens complexes entre savoirs et circulations, attentes et soutiens selon lesquels les technologies se sont développées. Certes le développement de l'investigation météorologique, la compréhension des circulations des fluides, les découvertes faites sur les propriétés des matériaux et des métaux, expliquent l'invention et l'avènement de l'aéronautique. Mais aucun de ces éléments n'aurait pu être développé sans l'intérêt de sociétés savantes, sans supports politiques, sans attentes sociales, sans demandes industrielles ou militaires. Ces contextes et ces désirs ont façonné l'arrière-plan culturel qui a favorisé l'émergence des techniques. Eric Schatzberg (*Wings of wood, wings of metal*) a ainsi éclairé les conditions sociales et locales selon lesquelles le choix de l'aluminium pour l'aviation américaine au début des années 1930, préféré au bois, a aussi résulté des représentations qui considéraient ce matériau comme l'incarnation du progrès (Schatzberg, 1998). Tandis que Walter Vincenti (*What engineers know and how they know it*) dressait l'anatomie du savoir constructif

et créatif de l'ingénieur du xx^e siècle, montrant à propos de l'aéronautique, en quoi les dispositifs et systèmes mis au point répondaient à la fois à des problèmes sociétaux et technologiques²²⁹ (Vincenti, 1990).

À l'articulation de l'histoire politique et militaire, s'ajoutent ensuite les dimensions patriotiques. L'événement du siège de Paris en 1870, pendant la guerre franco-prussienne qui voit l'utilisation des « ballons du siège », permet de célébrer le génie français, louant l'esprit de résistance, s'inscrivant dans la généalogie de l'invention des frères Montgolfier. Il a aussi un impact durable sur les politiques et les opinions, en permettant la revalorisation de la recherche dans le domaine du dirigeable. Ces mobilisations patriotiques deviennent de plus en plus intenses, en particulier au tournant du xx^e siècle, temps d'une industrialisation européenne, alors que le développement d'une concurrence nationale et économique conduit au premier conflit mondial – qui aura lui-même un effet sur le basculement de l'aéronautique, d'une phase expérimentale à une nouvelle industrie. Le récit de la conquête de l'air est alors réinterprété dans chaque historiographie nationale, localisant des intérêts particuliers. L'histoire de l'aéronautique anglaise est marquée par son héritage colonial, liée à celle de la Royal Air Force ainsi qu'aux développements de lignes aériennes consolidant l'empire britannique (Pirie, 2010)²³⁰. Tandis que l'historiographie française s'est aux origines concentrée sur des approches économiques et industrielles (Chadeau, 1996 ; Chadeau, 1985). L'aéronautique allemande compense quant à elle l'interdiction d'un développement militaire après la Première Guerre Mondiale, en promouvant une culture de l'air offensive, patriotique et rassembleuse, incarnée dans l'épopée du Zeppelin, dirigeable à coque rigide (Fritzsche,

229 Walter Vincenti était lui-même ingénieur aéronautique.

230 Il faut aussi signaler l'impact de la traversée de la Manche par Louis Blériot en 1909 sur le développement de l'aéronautique anglaise. Lire aussi Crouch (1982) et Edgerton (1991).

1992, De Syon, 2002). Du côté des Etats-Unis enfin, la question devient préminente, confortant l'unité nationale et l'identité pionnière, plaçant l'Amérique comme première dans la globalisation, stimulant le développement d'une industrie aéronautique qui devient à la faveur de la Seconde Guerre Mondiale, la première industrie au monde avec deux millions de travailleurs américains, avant que la Guerre Froide ne renforce encore son complexe industrialo-militaire.

La réception par le public joua un grand rôle dans l'implémentation de la technologie. Les exploits publicisés lors des meetings, permirent les progrès et les aboutissements techniques, tandis qu'ils forgeaient des expériences collectives, les « drames » nourrissant les représentations et les récits. Les travaux de Joseph Corn (*The winged gospel*) et Robert Wohl (*The spectacle of the flight*) ont approfondi la question des médiations qui accompagnèrent le développement de l'enthousiasme populaire pour les sujets aériens, soulignant la manière dont la technique aéronautique a stimulé un imaginaire pionnier irriguant des pans entiers de la culture populaire bien avant de devenir une mobilité de masse (Corn, 2002, Wohl, 2007). La médiatisation – par la presse, les gravures, les photographies, les cartes postales, les magazines illustrés, puis les films – enrichit la culture matérielle, soutenue par la consommation, et contribue à la diffusion et à la popularisation de la technique aéronautique, encore manifeste dans le succès que rencontrent les musées ou les salons aéronautiques.

Avec la culture populaire, la culture visuelle constitue un autre champ d'investigation pour la recherche. L'ouvrage magistral de Christoph Asendorf (*Superconstellation, Flugzeug und Raumrevolution*) se concentre non seulement sur la machine volante mais plus largement sur la culture de la mobilité qui embrassa la technologie aéronautique au xx^e siècle. « L'art est l'instrument d'une interprétation en profondeur des époques ». Citant Hans Seldmayr, l'historien trace les trajectoires qui ont construit l'aéronautique comme une force

puissante perfrayant les sociétés modernes, une révolution de l'espace qui bâtit une troisième dimension, où le déséquilibre et la vitesse produisirent de nouvelles formes et une nouvelle perception de la globalité (Asendorf, 2013). Survolant l'espace-temps, il montre de quelle façon la photographie et le cinéma ont joué un rôle majeur dans cette histoire de la mobilité visuelle, la possibilité physique d'accéder à la vue aérienne de la Terre ayant stimulé les possibilités techniques de capturer l'immédiateté. Tandis que, empruntant le sillon de l'histoire de la mobilité, Christophe Studeny a retracé la généalogie de « l'invention de la vitesse », depuis la foulée des marcheurs jusqu'à l'échappement de la Terre²³¹ (Studeny, 1995). Et que d'autres ont envisagé la vue aérienne dans une perspective d'histoire culturelle, migrant vers l'histoire de l'environnement (Dorrian, Pousin, 2013 ; Lampe, 2013 ; Grevsmühl, 2014).

S'inscrire dans la longue durée, la coopération des mondes hétérogènes

Heureux celui qui peut d'une aile vigoureuse
S'élaner vers les champs lumineux et sereins ;
Celui dont les pensers, comme des alouettes,
Vers les cieux le matin prennent un libre essor
(Charles Baudelaire, *Élévation*, 1857)

Si l'historiographie a maintes fois souligné la rupture qu'aurait constituée la « conquête de l'air » envisagée à partir d'une histoire du vol mécanique prenant naissance avec l'aviation, pour autant, se soumettre au paradigme moderniste d'une histoire qui débiterait au tournant du siècle dernier, estompe les temps longs de la construction culturelle des

231 Depuis l'ouvrage de Wolfgang Schivelbusch (1990) publié en 1977, les historiens ont investi la mobilité comme objet de recherche à part entière ; Lire Desportes (2005) et Flonneau et Guigueno (2009).

pratiques aériennes, qui a désormais derrière elle plus de deux siècles d'expériences et de réalisations. Dès 1783, les premiers vols en ballon initiés par les frères Montgolfier suivis des ballons à hydrogène de Jacques Charles ouvrent la voie à des investigations bien concrètes, individuelles, expérimentales, faites de prouesses techniques et d'aventures humaines remarquables. Ces machines que l'on ne peut diriger nourrissent tout au long du XIX^e siècle de nouveaux imaginaires, traçant l'horizon de conquêtes possibles. L'existence des aéronefs relance l'imaginaire du dépassement, pour aller plus haut, plus vite, mieux se diriger, développer d'autres usages des machines de l'air que le terme d'aéronautique, utilisé dès 1862, désigne dans leur ensemble²³² (Thebaud-Sorger, 2010).

Le poème de Charles Baudelaire, *Élévation (Les fleurs du mal)*, 1857) évoque ce pouvoir de l'imagination aérienne qui fait du rêveur de vol un « possédé de son imagination » pour reprendre la belle formule d'André Bazin²³³. L'expérience du vol ouvre sur la transcendance de la pensée et de l'action qui permet d'agir simultanément comme pilote, écrivain, artiste, scientifique. Nadar, réalisant en 1858 la première épreuve de photographie aérostatique, relatera dans ses mémoires les « prestigieuses impressions » que lui a procurées son ascension au-dessus des environs de Paris, l'aéronaute photographe exprimant de manière paradoxale la jouissance de l'arrachement hors des contraintes terrestres, conjuguée à la fascination que lui inspire le spectacle de la Terre qu'il découvre du ciel (Nadar, 1900).

Quelques années plus tard, c'est par les mots de Gaston Tissandier que se manifeste la célébration du vol en ballon et de son glissement silencieux en équilibre : « Je plaindrais celui dont l'âme ne serait pas embrasée au foyer de cette sublime poésie des spectacles naturels. » (Tissandier, 1887) Si le sublime des « promenades aériennes » diffère

232 Lire aussi Thebaud-Sorger (2013).

233 Lire aussi Bachelard (1994).

de celui qui naîtra plus tard de la motorisation, car il ignore le vertige et la vitesse, il n'ignore rien en revanche ni de l'ivresse d'un coup d'œil qui embrasse un espace infini, ni des sensations nées de la plongée du corps dans l'atmosphère.

Bien avant que l'aviation mécanique ne voie le jour, plusieurs décennies d'expériences et de récits ont donc tissé le cadre d'un horizon d'attente qui jauge les progrès accomplis à l'aune des machines aériennes. Lorsque le premier salon parisien de la locomotion aérienne se tient à l'automne 1909 sous la verrière du Grand Palais, se trouvent juxtaposées aux côtés de l'avion de Louis Blériot qui vient de traverser la Manche, toutes sortes de ballons et de dirigeables, et notamment des reconstitutions de la Montgolfière du premier vol habité, réalisé par Pilâtre de Rozier et le marquis d'Arlandes, et du premier ballon à hydrogène de Jacques Charles de 1783. Pour le groupe à peine né des industriels de l'aéronautique et de leurs publics, cet ancrage historique a un sens : il induit que l'intelligibilité de la question aérienne ne saurait se départir de la longue durée, ne serait-ce que pour mesurer l'ampleur des transformations. Cette coexistence des techniques et des pratiques ne se limite pas à la seule dimension aéronautique. Ancré dans la transversalité des savoirs et des savoir-faire autour de la motorisation, le salon révèle les liens étroits que nouent les secteurs automobile et aéronautique : il rassemble les mêmes publics et lectorats et canalise le même enthousiasme des foules venues assister aux prix et aux événements sportifs, largement internationalisés au tournant des années 1908-1909²³⁴. Le salon témoigne d'un nouveau jalon de l'invention de la vitesse. Le déplacement dans l'atmosphère et l'avènement de la vitesse aérienne incarnent une « révolution de l'espace », un temps nouveau frappé de sa modernité, narcissique, hyperbolique, qui célèbre le vertige et le déséquilibre. La présence de Constantin Brancusi, Marcel Duchamp et Fernand Léger au salon de 1912 est

234 « Le salon aéronautique », *L'Illustration*, n° 3475, 2 Octobre 1909.

un autre fait remarquable : entre perception de l'espace, technologie et art, se tisse une culture nouvelle²³⁵.

Cette « culture aérienne » s'est constituée par les pratiques des navigateurs, la coexistence des machines diverses, la nouvelle géographie des échanges continentaux et transcontinentaux, les récits des exploits, des épopées, leur diffusion, leur popularisation, leur réinterprétation. Elle est la manifestation d'un faisceau de pratiques, d'objets, de récits qui coexistent, se stratifient, s'enrichissent et perdurent, re-contextualisant les nouveautés, ancrant les ruptures. Elle possède une dimension performative, modifiant le regard des sociétés sur leur environnement, stimulant les inventeurs, les ingénieurs, les entrepreneurs, les artistes, renouvelant le champ des possibles, de l'innovation ou des usages qui, favorisés par les avancées expérimentales, techniques et industrielles, adviennent du fait même de l'existence de ce terreau imaginaire qui les a anticipés.

Avec Marie Thébaud-Sorger et les auteurs du colloque *La culture aérienne* que nous avons organisé en 2008 dans trois lieux parisiens de l'histoire de l'aéronautique (Le musée des Arts et Métiers, le musée de l'Air et de l'Espace au Bourget, la Cité des Sciences et de l'Industrie de La Villette), nous avons cherché à mieux comprendre l'empreinte du vol aérien sur notre culture moderne²³⁶. Le grand écart entre les objets et les périodes qui avaient été présentés au moment du colloque se rapproche de celui qui a été franchi lors du colloque des Açores dont cet ouvrage rend compte. Il avait montré des convergences fertiles en mettant en relation des approches souvent disséminées mais essentielles pour nos objets, de la littérature à l'histoire des arts, de l'histoire politique à l'histoire militaire, de la géographie à la sociologie. Ce point de vue « aérien », surplombant et transcendant les frontières des disciplines, nous avait permis, comme

235 Rappelé par Jyrki Siukonen (2001).

236 Voir références plus haut en note 1.

ici, d'aborder des questions qui revisitaient les notions de mobilité et de globalité : les pratiques du vol, les frontières géopolitiques, la médiatisation des récits, les expériences sensibles, les nouvelles spatialités. La culture aérienne travaille enfin des problématiques transversales qui traversent et structurent la longue durée de l'histoire de l'aéronautique, telles que l'enthousiasme public, la créativité des prototypes, l'optimisme technologique, la perception du vol. Ces questions qui résistent, je m'attacherai à deux d'entre elles : la positivité tragique du futur d'une part, l'anthropisation de la nature d'autre part.

Un imaginaire tragiquement positif

« On veut montrer que les technologies peuvent changer le monde. Pour cela, on a besoin d'inventivité mais aussi et surtout de courage politique. » (Brochen, 2014 : VI-VII) C'est en ces termes que s'exprimait en 2014, André Borschberg, ingénieur et co-inventeur avec Bertrand Piccard de l'avion solaire, *Solar Impulse 2*, qui, le 26 juillet 2016, a bouclé à Abu Dhabi son premier tour du monde sans carburant. Il est remarquable de constater qu'en dépit des critiques portées à l'aviation, la représentation métaphorique du survol – qui exprime la capacité à échapper aux entraves du sol, et en l'occurrence au monde industriel et à ses conséquences – continue d'imprégner notre monde contemporain. Le panorama historique nous montre que le nuage des peurs nouvelles, émanant de la domination du ciel par l'homme – la catastrophe, l'accident, le bombardement, la nuisance, le terrorisme, l'artificialisation – émaille les ressorts communs d'une culture marquée avant tout par l'enthousiasme. Après avoir été synonyme de mondialisation et de puissance, la culture aérienne s'achemine aujourd'hui vers une reformulation critique de la croissance et de la mobilité (Gras, 2003, Gras & Dubey, 2009), réactivée autour de nouveaux prototypes comme l'avion solaire, qui à l'instar des premiers avions et

anciens aérostats exposés ensemble au Grand Palais en 1909, viennent s'agréger à la diversité des machines aéronautiques.

Pour dépasser les contradictions dont l'histoire de l'aéronautique est pétrie, entre le sublime et la catastrophe, il convient tout d'abord de garder une distance vis à vis d'une histoire positive qui serait tournée vers le progrès, l'ascension, l'avènement. Tout en interrogeant notre rapport au progrès technique, la culture aérienne s'est longtemps maintenue dans une forme d'optimisme technologique, s'alimentant dans les projets comme dans la fiction et la science-fiction, fiction qui semble perpétuellement vouée à être rattrapée puis dépassée. Pendant plus d'un siècle, avant que naisse l'aviation, dans une relation asymétrique, seuls quelques-uns ont pu voler pendant que la majorité assistait, époustouffée, à la prouesse aérienne. De ce fossé apparu entre ceux qui vivaient l'expérience du vol et ceux qui la contemplaient, est né un imaginaire singulier qui a nourri les récits aériens, formant un héritage d'écrits, de fictions, de témoignages, non exempts de visions apocalyptiques. Les supports de communication ont contribué à médiatiser les événements, à véhiculer le réel depuis la fiction jusqu'à l'advenu. Le développement de la presse à grand tirage aux XIX^e et XX^e siècles y contribue largement tandis que la multiplication des supports photographiques puis filmiques prolonge le commerce florissant des estampes colorées, bibliothèques illustrées, romans, magazines, cartes postales, affiches. Démultipliant les récits des expériences de vol vécues par une poignée d'individus, ces représentations touchent une audience débordant largement le cercle des élites averties et favorisent les conditions d'émergence d'une culture populaire (Thébaud-Sorger, 2009, De Syon, 2013). Avant que parcourir les airs ne devienne accessible au plus grand nombre, c'est donc dans ce décalage entre une expérience exceptionnelle et l'imaginaire collectif du vol que se forge une culture narrative de l'aérien.

Cet imaginaire exacerbe la dimension héroïque de la conquête du ciel dans laquelle il puise ses racines. Transgressif à la nature de l'homme, expression de sa puissance et de sa vulnérabilité, ancré dans le mythe icarien, le vol pare ses exécutants de vertus surhumaines, forgeant dès les premiers vols en ballon de nouvelles représentations à l'œuvre. Premier homme à survoler Paris à l'automne 1783, et premier mort de l'aérostation, la figure de Pilâtre de Rozier, « Icare moderne », domine longtemps les pratiques des aéronautes du XIX^e siècle, fortement marquées par une personnalisation de la prouesse et une culture de la martyrologie. Portée par des supports de médias populaires et l'essor de la presse, la personnalisation est un trait marquant de la popularité qui accompagne une culture de l'exploit technique et sportif symptomatique de nouvelles formes de célébrité. Elle s'enrichit bien souvent de nuances commerciales et politiques – à l'exemple des frères Wright ou de Louis Blériot – et se transformera encore par l'entrée du vol dans la Grande Guerre.

Ce legs innerve en profondeur les représentations de l'action aéronautique et la lecture d'un acte technique perçu de manière performative comme une victoire sur les éléments, le temps puis l'espace. Il perdure dans les représentations d'une communauté de l'air qui se forge autour des pilotes. L'héritage de l'exploit individuel imprègne un temps l'aventure de l'Aéropostale puis celle des pilotes de chasse. Cette période où tout semble possible est aussi marquée par des exploits spectaculaires, traversées exploratoires, domptages de l'air et de la vitesse, qui font de l'aviateur (trice) un être d'une autre espèce. Il épouse les contours d'un homme nouveau qui fascinera les courants et les esthétiques totalitaires, incarnant une figure décalée du monde social et se trouvant parfois en difficulté avec lui (Brecht, 1974).

L'acte héroïque n'est pas absent non plus de l'avènement de l'aviation de masse et des gros porteurs, et n'a pas déserté pour autant les cockpits ultra-sécurisés des lignes régulières.

Nouveau martyr des cibles terroristes, le pilote se révèle encore comme sauveur, tel celui du vol 1549, Chesley Sullenberger, sortant de l'anonymat pour être qualifié précisément de « héros », alors que parti de l'aéroport new yorkais de La Guardia le jeudi 15 janvier 2009, il parvint à faire amerrir son Airbus A320 sur l'Hudson sauvant la vie des cent-cinquante passagers qu'il avait à son bord. Son action d'éclat a donné lieu à une adaptation cinématographique, *Sully* qui, au travers de la critique d'une société gouvernée par les assurances, réhabilite le pilote solitaire dans son autonomie de décision et sa prise de risque face à des situations inextricables que la technologie sophistiquée des simulateurs ou des automatismes ne saurait résoudre²³⁷.

Dans cette culture tragique de l'exploit, des impensés sont à l'œuvre. Comme l'a mis à jour Claude d'Abzac, la figure de l'aviateur est caractérisée dans la première moitié du xx^e siècle par un nouveau modèle de masculinité qui occulte la place de la femme dans le récit aéronautique (l'aviatrice), cantonnée à une fonction plus secondaire voire très typée comme l'attestent les représentations de la femme dans la culture aérienne, souvent rétrogrades (l'hôtesse) (D'Abzac-Epezy, 2013 : 31-42). Si l'aviation est un lieu d'émancipation, celle-ci reste limitée pour les femmes. L'action des pilotes sur les machines est aussi à relativiser dans le contexte d'automatisation et de routinisation d'un transport de masse. Où est l'héroïsme lorsqu'il s'agit d'épouser la banalisation des pratiques, la routine des trajectoires, la régulation des gestes réduits aux applications de manuels d'utilisateurs, bref la standardisation voulue par la construction de couloirs aériens qui permet la mobilité de masse et tend à réduire toujours, sans l'éliminer, la part d'incertitude ? (Moricot, 2013 : 43-54) Enfin, l'histoire met souvent en scène les acteurs dominants :

237 « Hudson's River hero is ex-Air Force fighter pilot », *The New York Post*, 16 janvier 2009. Le film a été réalisé en 2016 par Clint Eastwood, cinéaste de l'héroïsme ordinaire américain, avec Tom Hanks dans le rôle-titre du commandant de bord.

Etats, armées, compagnies aériennes, conglomérats économiques. Mais, face aux « gagnants », figurent aussi les perplexes, les résistants ou les perdants : les riverains des nuisances, ceux dont la quête n'est pas celle de l'abolition des distances, ceux qui ne souhaitent pas nécessairement que leur île soit abordable facilement, ceux enfin qui, appartenant pleinement à la mondialisation promue par la mobilité aérienne, en sont les ouvriers, employés domestiques ou travailleurs internationaux.

L'anthropisation de la nature par la subversion des frontières

Le vol ne transcende pas seulement les frontières technologiques, mais aussi les frontières de l'espace qu'il subvertit. Une redéfinition du local s'opère à la mesure de cette extensibilité nouvelle qui transforme en profondeur les relations entre les lieux et la perception globale des territoires.

La transcendance des frontières est d'abord *géopolitique*. L'aéronautique a parachevé la longue mondialisation des échanges transcontinentaux, décuplée par ces ruptures technologiques du transport et de la communication²³⁸. L'accélération de la circulation des êtres et des messages a instauré une compression de l'espace-temps, créant dans son sillage un commerce de produits et d'idées – comme en témoigne par exemple l'émergence des rencontres politiques et des congrès scientifiques internationaux pour lesquels l'aviation joue au xx^e siècle une place prépondérante. Cette globalisation du monde qui motive les avancées de la conquête de l'air en même temps que celles-ci en accélèrent le mouvement, bouleverse la donne des équilibres internationaux, suscitant de fortes concurrences. Elle produit une reterritorialisation du politique, qu'il s'agisse des tensions politico-juridiques entre souveraineté nationale et aviation

238 Ce processus plonge ses racines dès le xv^e siècle comme l'a décrit Serge Gruzinski (2006) dans *Les Quatre Parties du monde : Histoire d'une mondialisation*.

internationale, ou encore des rapports entre décolonisation et routes aériennes (Lacoste, 2004 : 5-16).

Dès les premiers temps des lignes aériennes, avaient émergé de nouveaux rapports de force dans les équilibres continentaux. Cette première aéronautique a transformé le rapport centre – périphérie, permettant à certains pays d'échapper à l'enclavement, voire de se resituer au centre d'un espace et ce en dépit de contraintes géographiques spécifiques ou de l'absence de réseau préexistant. La création de routes aériennes en Norvège dans l'entre-deux-guerres a ainsi favorisé la situation singulière d'une nation en quête d'unité, aux marges de l'Europe et aux portes de l'espace polaire (Hovd, 2013 : 59-72). L'avènement des réseaux a également permis aux empires comme la Grande Bretagne, de maîtriser une unité nationale éclatée sur un territoire discontinu. Traçant de nouveaux chemins dans le ciel, l'Aéropostale de Latécoère inaugure quant à elle des liaisons entre la France et le Sénégal – de Toulouse à Dakar – puis ouvre via le Brésil, des routes aériennes parcourant toute l'Amérique du Sud, le trafic de cabotage donnant toute sa place à l'hydravion tandis que des liaisons transversales franchissent la Cordillère des Andes (Mary, 2012). Ladite compagnie, réintégrée après sa faillite dans la naissance d'Air France en 1933, n'est qu'un exemple des rapports complexes que nouent les gouvernements, les entreprises aéronautiques et les compagnies nationales.

Devenues des emblèmes du *Corporate*, ces dernières incarnent, aujourd'hui comme hier, une image patriotique puissante, comme l'atteste le soutien des Etats lorsque leur avenir s'annonce fragile. Plusieurs articles de cet ouvrage ont investi la question de la décolonisation qui donne lieu à la création de nouvelles compagnies nationales, les Etats anciennement colons continuant toutefois d'exercer leur influence politique et économique, au travers de l'octroi des routes aériennes. Ambassadeurs de leur nation, les compagnies aériennes détiennent un pouvoir politique,

opérateurs transnationaux qui peuvent s'émanciper de l'Etat dont elles sont originaires. Les aéroports sont aussi conçus comme des fleurons nationaux, souvent à l'occasion de grands événements métropolitains. A la veille de la Seconde Guerre Mondiale, les aéroports de La Guardia à New York, Le Bourget à Paris, Tempelhof à Berlin, sont créés ou rénovés dans le cadre de célébrations ou d'expositions internationales, dans des contextes politiques très sensibles. Tandis que, plus récemment, les aéroports de Beijing et Hong Kong ont été créés pour marquer le tournant politique pris par leur Etat, nation ou cité. Les compagnies et les aéroports se structurent désormais aux échelles européenne et internationale, transposant sur l'histoire des entreprises, le déplacement des frontières qu'avait inauguré l'avion (Biplan, 2004 : 56-70). Avec les constructeurs, c'est enfin l'ensemble du système technologique aéronautique qui consolide ou fragilise ces nouvelles influences géopolitiques des nations. Boeing contre Airbus : la technique aérienne préfigure le processus d'intégration mondiale du puzzle complexe des systèmes de production, les conglomérats aéronautiques agrégeant les partenaires autour de la construction d'hypermachines qu'aucun ne parviendrait à construire seul (Burigana, 2013 : 73-84).

La transcendance des frontières affecte ensuite la notion de *spatialité*. Avant d'atteindre le ciel, le passager aérien est automobiliste ou ferroviaire, puis marcheur, éprouvant cette tension radicale entre le moment du vol qui comprime radicalement le rapport de l'espace au temps, et ces longues séquences antérieures et postérieures qui semblent s'étirer toujours plus, faisant de l'expérience aérienne un « déplacement sans voyage » comme le montrent les récits de Jean Echenoz évoqués par Dominique Faria. Ainsi la pratique du vol est tout autant une pratique du sol, celui des routes, des aérogares, de l'avion. Et sortir de l'horizontalité présuppose un continuum entre le vol et les formes concrètes

qui l'organisent et s'ancrent territorialement au sol comme infrastructure dont l'agrandissement est à la mesure de l'expansion du trafic aérien.

Immobilis in mobilis. Avec ce paradoxe spatial qui fait de nos déplacements aériens des moments contrastés faits de lenteur et de rapidité, un second paradoxe structure notre rapport à l'espace aérien : les infrastructures qui y donnent accès sont autant monumentales que le vol semble vouloir défier les contingences matérielles et terrestres, cette tension entre le sol local et l'air transnational, produisant des ambivalences spatiales. Dans ces espaces, naissent des lieux « internationalisés » qui se constituent comme enclaves sectorisées et sécurisées. Leur emprise terrestre redéfinit par ailleurs les contours de leur ville d'accostage, les situant dans une autre forme d'extra-territorialité, à la fois hors et à l'intérieur des métropoles qu'ils déstructurent et restructurent (Roseau, 2012).

L'espace est transformé dans sa perception, celle de la ville mobile que l'on pratique au sol, comme celle du territoire que l'on re-découvre depuis les airs. Le survol permet d'accéder à une nouvelle intelligibilité des choses, à une autre « vérité » de l'espace, qui, dans ses premières heures, sera tour à tour déroutante, grisante, étonnante, ineffable. Les premiers voyageurs aériens étaient troublés par le fait qu'ils ne pouvaient reconnaître les objets depuis leur ballon. Ces objets inconnus sont progressivement saisis dans de nouvelles logiques sensibles qui les singularisent et les éclairent sous un nouveau jour. L'ajustement entre le regard aérien et la possibilité de le retranscrire, résulte d'une longue accoutumance et mobilise de nouveaux instruments de l'instantanéité qui permettent de traduire la mobilité du regard, tels la photographie et le cinéma (Castro, 2011), la vision aérienne reste intimement liée à ces processus de médiation, qu'elle nourrit également. Comme le disait Paul Virilio, « le cinéma, ce n'est pas je vois, mais je vole ».

Dans sa fonction cartographique, le regard aérien favorise la mesure de l'anthropisation de la nature, avec la progressive compréhension de nouveaux repères sur l'organisation humaine des territoires (Berque, 2000). Publié en 1948 par Paul-Henry Chombart de Lauwe, *Découverte aérienne du monde* évalue l'empreinte de l'homme par la saisie du modelage dont il marque le territoire. Du chemin de fer sillonnant la campagne à la perception des réseaux, de l'empreinte des villes à la lisibilité des phénomènes d'urbanisation grandissants et dévorants, la vue aérienne puis la vision satellitaire vont donner une réelle consistance à la perception de l'impact des actions humaines (Massard-Guilbaud, 2002 : 64-72). Tel un palimpseste, les régimes de temporalité se donnent à lire, conférant à la vue aérienne une fonction sociale et politique qui favorise la mesure des traces de l'action de l'homme.

Outil de compréhension et de mesure, la vision aérienne est devenue un instrument de contrôle et de surveillance, l'émergence des technologies des drones constituant l'un des derniers jalons de cette vision à la fois totalisante et totalitaire (Chamayou, 2013). De fait, l'avènement de cette vue synthétique et totale, reliant l'expérience empirique du vol à la possibilité d'un regard global, politique, social, sensitif, accompagne et conforte la construction d'une dimension « extra-terrestre » où le regard se distancie de la Terre pour mieux l'observer comme objet de savoir et de gouvernement (Höhler, 2008 : 65-85 ; Lovelock, 1993 ; Latour, 2015 ; Bonneuil, Fressoz, 2013 ; Fressoz, 2011). L'accès à la mesure est à la fois ce qui nous sauve – en nous permettant de mieux connaître les impacts humains sur la Terre, en accroissant notre connaissance empirique sur l'atmosphère et la stratosphère – et ce qui nous perd – en ce qu'il participe du projet de domination absolue de la Terre, et de la mise en danger de son intégrité.

Quel est le futur de notre monde ? Les écrivains, les cinéastes, les artistes, nous aident à le penser, à l'entrevoir

et le recours fréquent à l'anticipation dans les fictions aéronautiques, témoigne de cette aspiration à vouloir penser le futur : incertain, apocalyptique, mystique, progressiste, transhumaniste. Plus de deux siècles après la montée dans les airs des premiers aéronautes, se dessinent les empreintes profondes que la conquête de la troisième dimension a marquées sur la Terre. A travers l'étude des relations de l'aéronautique à l'espace-temps que ce panorama a survolées, s'interroge le rapport moderne de l'homme au monde, à travers ses dépassements successifs et les retournements qu'ils opèrent.

Références bibliographiques

ASENDORF, Christoph, 2013. *Superconstellation. L'influence de l'aéronautique sur les arts et la culture*, Paris, Macula.

BACHELARD, Gaston, 1994 [1943]. « Le rêve de vol », *L'air et les songes, L'imagination du mouvement*, Paris, Editions José Corti, pp. 27-78.

BERQUE, Augustin, 2000. *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin.

BIPLAN, Pierre, 2004. « Les compagnies aériennes entre la nation et la mondialisation », *Hérodote, Aviation et géopolitique*, Vol.3, N° 114, Paris, La Découverte, pp. 56-70.

BONNEUIL, Christophe, FRESSOZ, Jean-Baptiste, 2013. *L'événement Anthropocène, La Terre, L'histoire et nous*, Paris, Seuil, La Découverte.

BRECHT, Bertolt, 1974 [1929]. *Le vol de Lindberg/le vol au-dessus de l'Océan*, Théâtre complet, Vol.2, Traduction par Gilbert Badia, Paris, L'Arche Editeur.

BROCHEN, Philippe, 2014. « Le solaire tournera autour de la Terre », *Libération*, 17 novembre, pp.VI-VII.

BURIGANA, David, 2013. « Europlane ! Politiques et image de l'Airbus « européen » (1967-1992) », ROSEAU, Nathalie, THEBAUD-SORGER, Marie, (coord.), 2013. *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, pp. 73-84.

CASTRO, Teresa, 2011. *La pensée cartographique des images, Cinéma et culture visuelle*, Lyon, Aléas éditions.

CHADEAU, Emmanuel, 1985. « Etat, industrie, nation : la formation des technologies aéronautiques en France (1900-1950) », *Histoire, économie et société*, Volume 4, n° 2, pp. 275-300.

CHADEAU, Emmanuel, 1996. *Le rêve et la puissance, l'avion et son siècle*, Paris, Fayard.

CHAMAYOU, Grégoire, 2013. *Théorie du drone*, Paris, La Fabrique.

CHOMBART DE LAUWE, Paul-Henry, 1948. *La découverte aérienne du monde*, Paris-Genève, Horizons de France.

CORN, Joseph, 2002. *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, rev. ed.

CROUCH, Tom, 1982. *Bleriot IX, the story of a classic aircraft*, Smithsonian Institution Press.

EDGERTON, David, 1991. *England and the Aeroplane. An Essay on a Militant and Technological Nation*, London, MacMillan.

D'ABZAC-EPEZY, Claude, 2013. « Les héros de l'air, Figures et nouveaux modèles de masculinité dans la première moitié de 20ème siècle », ROSEAU, Nathalie, THEBAUD-SORGER, Marie (coord.), 2013. *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, pp. 31-42.

DE SYON, Guillaume, 2002. *Zeppelin ! Germany and the airship, 1900-1939*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.

DE SYON, Guillaume, 2013. « La grande nouvelle aérienne, Passion et peur de l'aviation au travers de la carte postale (1890-1914) », ROSEAU, Nathalie, THEBAUD-SORGER, Marie (coord.). 2013. *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, pp. 89-102.

DESPORTES, Marc, 2005. *Paysages en mouvement, Transports et perception de l'espace, XVIII^e-XX^e siècles*, Paris, Gallimard.

DORRIAN, Mark, POUSIN, Frederic (coord.), 2013. *Vues aériennes, seize études pour une histoire culturelle*, Genève, Métispresses.

FLOPNEAU, Matthieu, GUIGUENO, Vincent (coord.), 2009. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes.

FRESSOZ, Jean-Baptiste, 2011. « Les leçons de la catastrophe : critique historique de l'optimisme post-moderne », *La Vie des Idées*, 13 mai. <http://www.laviedesidees.fr/Les-lecons-de-la-catastrophe.html> (consulté le 6 septembre 2018).

FRITZSCHE, Peter, 1992. *A nation of fliers, German aviation and the popular imagination*, Cambridge, Harvard University Press.

GRAS, Alain, DUBEY, Gérard (coord.), 2009. *L'avion : le rêve, la puissance et le doute*, Paris, Publications de la Sorbonne.

GRAS, Alain, 2003. *Fragilité de la puissance, se libérer de l'emprise technologique*, Paris, Fayard.

GREVSMÜHL, Sébastien, 2014. *La Terre vue d'en haut, L'invention de l'environnement global*, Paris, Seuil.

GRUZINSKI, Serge, 2006. *Les Quatre Parties du monde : Histoire d'une mondialisation*, Paris, Le Seuil.

HÖHLER, Sabine, 2008. « "Spaceship Earth": Envisioning Human Habitats in the Environmental Age », *Bulletin of the German Historical Institute*, n°42, Spring, pp. 65-85.

HOVD, Rune, 2013. « Les routes aériennes, Visions politiques et imaginaires nationaux dans la Norvège de l'Entre-deux-guerres », ROSEAU, Nathalie, THEBAUD-SORGER, Marie (coord.), 2013. *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, pp. 59-72.

LACOSTE, Yves. 2004. « Aviation et géopolitique : les projections de puissance », *Hérodote, Aviation et géopolitique*, Vol.3, N° 114, Paris, La Découverte, pp. 5-16.

LAMPE, Angela (coord.), 2013. *Vues d'en haut*, Paris, Centre Georges Pompidou.

LATOUR, Bruno, 2015. *Face à Gaïa, Huit conférences sur le Nouveau régime climatique*, Paris, Les empêcheurs de tourner en rond, La Découverte.

LOVELOCK, James, 1993 [1979]. *La Terre est un être vivant, L'hypothèse Gaïa*, Paris, Flammarion.

MARY, Jack, 2012. *La Compagnie Générale Aéropostale : Les autres lignes : Algérie, Paraguay, Patagonie, Bolivie, Venezuela*, Toulouse, ed. Privat.

MASSARD-GUILBAUD, Geneviève, 2002. « De la « part du milieu » à l'histoire de l'environnement », *Le Mouvement social*, n° 200, pp. 64-72.

MORICOT, Caroline, 2013. « Voler ou Piloter ? les pratiques professionnelles à l'épreuve de l'automatisation », ROSEAU, Nathalie, THEBAUD-SORGER, Marie (coord.), 2013. *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, pp. 43-54.

NADAR, 1900. *Quand j'étais photographe*, Paris, Flammarion.

PIRIE, Gordon, 2010. *Air Empire, British imperial civil aviation, 1919-39*, Manchester, Manchester University Press.

POUSIN, Frédéric, 2013. « Projeter la grande échelle, L'aménagement du littoral aquitain (1967-1988) », ROSEAU, Nathalie, THEBAUD-SORGER, Marie (coord.), 2013. *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses, pp. 147-160.

ROSEAU, Nathalie, THEBAUD-SORGER, Marie (coord.), 2013. *L'emprise du vol, De l'invention à la massification, Histoire d'une culture moderne*, Genève, Metispresses.

ROSEAU, Nathalie, 2012. *Aerocity, Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Editions Parenthèses.

SCHATZBERG, Eric, 1998. *Wings of Wood, Wings of Metal, Culture and Technical Choice in American Airplane Materials, 1914-1945*, Princeton, Princeton University Press.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, [1977] 1990. *Histoire des voyages en train*, Paris, Gallimard.

SIUKONEN, 2001. *Uplifted Spirits, Earthbound Machines: Studies on Artists and the Dream of Flight 1900- 1935*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

STUDENY, Christophe, 1995. *L'invention de la vitesse, France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard.

THEBAUD-SORGER, Marie, 2009. « Le spectacle de l'envol : mobilités aériennes (1783-1909) », Flonneau, Matthieu, Guigueno, Vincent (coord.), 2009. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, pp. 235-246.

THEBAUD-SORGER, Marie, 2010. *Une histoire des ballons*, Éditions du Patrimoine.

THEBAUD-SORGER, Marie, 2013. « Balloon's historiography facing history of aerial transport and mobility », NORTON, P., MOM, G., MILLWARD, L., FLONNEAU, M. (coord.), *Mobility in History, reviews and reflections*, T2M Yearbook, New York, Berghahn Books.

TISSANDIER, Gaston, 1887. *Histoire de mes ascensions, Récit de quarante voyages aériens (1868-1886)*, 7^e éd., Paris, Maurice Dreyfus.

VINCENTI, Walter, 1990. *What Engineers Know and How They Know It: Analytical Studies from Aeronautical History*, Baltimore, The John Hopkins University Press.

WOHL, Robert, 2007. *The spectacle of flight, Aviation and the western imagination, 1920-1950*, New Haven, Yale University Press.

Table des matières

« Exotopies »	7
Introduction	11
Introduction	17
A History of International Civil Aviation in six phases: from its origins to the present	2
Santa Maria Island and the Aviation in the Azores: the return of time through the inversion of space	51
Aéroports de Guerre froide. Les escales atlantiques du réseau aérien international cubain dans les années 1960 et 1970	77
The Policies for Domestic Commercial Aviation in Argentina: Between the Public Service Logic and Efficiency (1950-1970)	101

Quand des îles rapprochent des continents. Réduction de l'espace et accélération du temps au-dessus de l'Atlantique Sud : 1927-1936	123
Lesser Developed Nations, Modernity, Aviation, and the Cold War: Ghana, 1957- 1966	147
Representations of the first South Atlantic air crossing by the Portuguese Sacadura Cabral and Gago Coutinho in the Brazilian press: between colonial continuities and national self-assertion	161
SATA: Açorianidade e Aeridade	189
De « la science aéronautique » à la fiction positive : imaginer un vol transatlantique en 1924	203
Machines à voler, machines à voir : intersections entre l'histoire de la photographie et l'histoire de l'aviation	227
« <i>Nous visons toujours plus haut</i> » L'histoire de l'aviation à travers l'affiche Art Nouveau et Art Déco (1900-1930)	253
The beginnings of air boy-scouts in Portugal (1935)	273
Des échos du 11/09/2001 dans le monde intellectuel et littéraire en Belgique. Le chant d'amour de Françoise Lalande	287
The fourth dimension of warfare: Early techno-thriller fiction and the manned bomber vs. missile controversy of the early 1960s	307

Kessel, Dahl, Saint-Exupéry : aviation, grandeur et dépassement de soi	333
Accidents aériens, tourisme de masse et catastrophes nucléaires : <i>The Day the Fish Came Out</i> de Michalis Cacoyannis	359
Sous l'emprise de l'anodin. Les vols commerciaux et la société contemporaine chez Jean Echenoz	373
Aviation and time : speed, direction, night	385
Les territoires de l'air. Une culture moderne ?	399



Imprimé en France pour les éditions Le Manuscrit

www.manuscrit.com

Juin 2019

Dirigé par Dominique Faria, Alan Dobson,
António Monteiro et Luís Nuno Rodrigues

L'Aviation et son impact sur le temps et l'espace

Des aventures des pionniers, en passant par les premières compagnies aériennes, jusqu'à l'âge du jet et, de nos jours, les opérateurs à bas prix, l'aviation a connu d'importantes avancées qui ont profondément modifié notre rapport au temps et à l'espace. Dans cet ouvrage, historiens, politologues, géographes, littéraires, spécialistes en urbanisme et en sciences de la communication offrent des approches variées sur ce phénomène aux conséquences multiples.

Dominique Faria est docteure en littérature française, elle travaille sur le roman français contemporain, les études de traduction et la littérature insulaire.

Alan Dobson est professeur honoraire de la Swansea University. Il a largement publié sur les relations Anglo-américaines, la guerre économique et le système aérien international.

António Monteiro est doctorant en Histoire Moderne et Contemporaine.

Luís Nuno Rodrigues est le directeur du Center for International Studies, à ISCTE-IUL, Portugal.

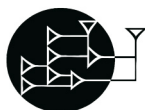


33,90 €

ISBN 9782304047561



Couverture : Carte des routes de la Trans World Airways.
Collection de José Batista. Exposé au Central Pub, Santa
Maria, Açores, Portugal. Reproduite par Derrick Sousa.



Éditions
Le Manuscrit Savoirs

EXOTOPIES