



HAL
open science

La mystique de l'air : aviateur et homme nouveau

Damien Accoulon

► **To cite this version:**

Damien Accoulon. La mystique de l'air : aviateur et homme nouveau. Clémence Raynaud; Julie Ulloa. Les Années folles de l'aviation : L'Aéronautique au cœur de la modernité 1919-1939, Lienart; Musée de l'Air et de l'Espace, pp.141-152, 2023, 978-2-35906-403-2. hal-04362493

HAL Id: hal-04362493

<https://hal.science/hal-04362493>

Submitted on 22 Dec 2023

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

Damien ACCOULON, « La mystique de l'air : aviateur et homme nouveau » dans Clémence RAYNAUD et Julie ULLOA (dir.), *Les Années folles de l'aviation : L'Aéronautique au cœur de la modernité 1919-1939*, Paris, Lineart et Musée de l'Air et de l'Espace, 2023, p. 141-152.
Version soumise.

La mystique de l'air : aviateur et homme nouveau

Américain fortuné résidant à Paris, Harry Crosby parvient à s'extraire des embouteillages qui paralysent la circulation automobile sur des dizaines de kilomètres autour de l'aéroport du Bourget le soir du 21 mai 1927. Le jeune expatrié se trouve ainsi parmi les spectateurs de l'atterrissage de Charles Lindbergh, premier pilote à traverser l'océan Atlantique sans escale au terme d'un vol en solitaire très médiatique. La liesse qu'il suscite est telle qu'« il semble [à Crosby] que toutes les mains du monde touchent ou essaient de toucher le nouveau Christ et que la nouvelle Croix est l'avion¹ ». Plus qu'un homme, plus qu'un héros, Lindbergh devient, par sa performance, le messie d'un culte moderne : celui de l'aviation.

S'inscrivant dans cette idée, le mélange d'enthousiasme et de fascination que connaissent au premier xx^e siècle les sociétés occidentales à l'égard de l'aviation est parfois qualifié de « mystique² ». Un concept difficile à définir en ce qu'il désigne « un type d'expérience libre qui comporte par nature une dimension sauvage, non maîtrisée, qui excède les capacités de contrôle du sujet et ce qu'il peut se donner à lui-même³ ». La mystique induit une part d'irrationnel et de liberté dans la relation au réel qui en fait une expérience limite et transformatrice des individus. Elle contribue à une lecture spirituelle des représentations de l'aviation, analysée comme « religion séculière » par l'historien Joseph Corn, à une époque où le domaine de l'air reste inaccessible au commun des mortels et laisse place au développement des imaginaires⁴.

Cette mystique est nettement politisée au sortir de la Première Guerre mondiale en raison de sa dimension transcendantale. Le conflit a en effet, avec les moyens de la science

¹ Cité dans Modris Eksteins, 1989 [2000, p. 243]. Traduction de l'auteur.

² Mosse, 1990, p. 119-124.

³ Courcelles et Waterlot (dir.), 2010, p. 1.

⁴ Corn, 1983 [2002, p. xiv].

(mécanique, chimie...), entraîné la mort dans des proportions industrielles. L'échec de la rationalité, celui d'une modernité défailante, semble acté. Certains intellectuels voient alors l'aviation comme un lieu de possible refondation de la relation entre le spirituel et le matériel, de l'individu avec la technologie. L'aviateur s'est particulièrement illustré aux commandes de son appareil : il paraît maîtriser la technique malgré les destructions qu'elle provoque. À ce titre, il constitue un « homme nouveau », terme polysémique désignant à la fois la mobilité sociale de l'*homo novus*, observée depuis la Rome antique, et le projet de rénovation de l'individu qui traverse l'époque contemporaine depuis la Révolution française⁵. Ce projet politique de refondation de l'humanité est aujourd'hui inextricablement associé aux États totalitaires qui s'en emparent dès les années 1920 et le placent au cœur de leur doctrine de transformation du corps social, convaincus du déclin des sociétés libérales.

La mystique de l'air comme l'aspiration à la rénovation de l'humanité ne sont pourtant pas le monopole des totalitarismes. Elles concernent aussi les États libéraux. Il importe donc de sortir de la seule lecture totalitaire pour déterminer dans quelle mesure l'investissement symbolique des sociétés dans l'aviation – la mystique de l'air – contribue à faire de l'aviateur un « homme nouveau » exemplaire dans l'Europe des décennies 1920 et 1930.

L'aviateur, figure héroïque d'une modernité en crise au sortir de la Grande Guerre

• L'aviateur, sauveur d'un monde en crise ?

L'industrialisation que connaît le continent européen à partir du XIX^e siècle déstabilise les sociétés occidentales. Le temps paraît s'accélérer avec le développement technologique qui donne l'opportunité aux hommes de construire plus vite, plus grand, plus solide (*citius, altius, fortius*), en même temps que d'aller plus loin à des vitesses croissantes au moyen de locomotives, d'automobiles puis d'avions. En drainant une partie des campagnes vers les centres urbains et en autorisant une plus grande consommation de biens, la modernité transforme des repères identitaires profondément inscrits dans les sociétés

⁵ Musset, 2015.

européennes⁶. La Grande Guerre qui saigne le continent européen par l'acier et les gaz manifeste de façon dramatique la faillite du mythe du progrès. Les moyens technologiques, qui incarnaient jusqu'alors la supériorité et la légitimité de la domination européenne sur le monde, opèrent des destructions telles qu'ils défont l'idée même de « civilisation⁷ ». En sortie de guerre, de nombreux intellectuels identifient une crise de la « civilisation » européenne qui serait aussi, comme l'indique Paul Valéry, une « crise de l'esprit⁸ ».

Face à la perte de cohérence d'un monde désenchanté et en partie sécularisé, l'aviation réintroduit un mystère propre à lier à nouveau le spirituel et le matériel. Manifestement dépris de l'empreinte de la civilisation, l'air apparaît en effet comme un espace vierge permettant de purifier l'individu, de le régénérer moralement⁹. En s'élevant dans le ciel sur sa machine, l'aviateur s'approche aussi, plus que tout autre, du domaine attribué à Dieu par la religion chrétienne, majoritaire dans le monde occidental¹⁰. Les quelques dizaines de milliers d'hommes qui avaient obtenu le brevet de pilotage avant 1919 passent ainsi pour des privilégiés qui, symboliquement et physiquement, se sont élevés au-dessus de leurs contemporains. Les plus célèbres aviateurs obtiennent la gloire, religieuse et laïque : Georges Guynemer et Jean Mermoz, qui ont fréquenté les cieux avant de trouver la mort en vol, deviennent des « archanges » du nécrologe aéronautique¹¹.

Intermédiaire entre Dieu et les hommes, l'aviateur devient un héros à part. À l'image d'un Prométhée moderne, il s'impose face à la nature et aux éléments en volant malgré les intempéries et les vents contraires. « Conquérant l'air » en se jouant d'une loi naturelle aussi fermement établie que la gravité, il domine son environnement aussi bien sur le plan physique que moral. Dans l'esprit des contemporains en effet, seuls des nerfs « sains » et solides permettent de répondre aux performances de la machine, de la

⁶ Villaret, 2015.

⁷ Adas, 1989, p. 221-236 et 365-380.

⁸ *Nouvelle Revue Française*, tome XIII, 1919, p. 321-337.

⁹ Mosse, 1995, p. 137.

¹⁰ Tison, 2016.

¹¹ Voir par exemple : Rostand, 1925 ; Mortane, 1937.

contenir et de la maîtriser¹². Cette vision conduit à surdéterminer l'importance de l'esprit dans la réussite aérienne. Un homme aurait « l'esprit aviateur » à condition de disposer d'une force morale suffisante, qui lui permettrait de toujours dominer la technologie, quand bien même celle-ci serait ponctuellement défaillante¹³. Un glissement symbolique est ainsi opéré : d'espace purificateur des âmes, l'air devient un domaine réservé aux âmes les plus fortes.

- Le « chevalier de l'air », figure de l'entre-deux

Cette symbolique est développée dans les différents médias et reflète la culture dominante des sociétés européennes que transforme l'expérience de la Grande Guerre. Les aviateurs qui animaient les meetings internationaux avant la guerre étaient déjà vus comme des porte-étendards nationaux. En août 1914, leur mobilisation par leurs armées respectives paraît donc logique. Leur conversion à la guerre est d'autant plus aisée qu'une partie des valeurs prêtées à ces pilotes civils (endurance, ténacité, abnégation, force) est également militarisée, et qu'une partie des aviateurs était déjà employée par l'armée avant la guerre¹⁴. Journalistes et artistes exaltent ainsi leur désintéressement et leur sacrifice consenti à la patrie menacée, comme autrefois à la science et au progrès de l'humanité.

Civil et militaire, sportif et soldat, l'aviateur s'inscrit aussi dans les modèles classique et moderne. Bientôt qualifié de « chevalier de l'air », il est une figure de l'entre-deux qui tempère les dissonances créées par les nouvelles formes de la guerre, dont l'échelle industrielle semble anéantir toute possibilité d'héroïsme individuel. Permettant de rétablir une sorte de rationalité, les références antiques et médiévales sont nombreuses qui l'inscrivent dans une généalogie guerrière riche et profonde. L'analogie entre le cheval et l'avion, ainsi que l'imaginaire d'une guerre supposée se régler en joutes aériennes, forge progressivement le succès de la métaphore chevaleresque qui s'impose en France à

¹² Kehrt, 2010, p. 122-125 et 154-157.

¹³ Ce primat du « facteur humain » est par exemple exprimé par Friedrich Georg Jünger, « Manfred von Richthofen », dans Jünger, 1928, p. 281 ou par René Fonck dans *L'Équipement automobile et l'Industrie automobile*, n° 231, septembre 1936, p. 31.

¹⁴ Tison, 2013.

partir de 1917 dans les éloges au défunt Georges Guynemer¹⁵. Le succès du médiévalisme au XIX^e siècle favorise l'inscription de cette représentation d'une guerre courtoise au-dessus de la boucherie impersonnelle, préservant la rhétorique virile de l'honneur, du courage ou du combat équitable¹⁶. Semblant maîtriser son destin aux commandes de son appareil, libre de franchir les lignes depuis les airs et de se tenir debout une fois revenu sur son terrain, l'aviateur est un combattant moderne et un soldat qui, de l'élite, a la fonction et les privilèges. Lien symbolique entre un passé fantasmé et une modernité angoissante, l'aviateur « chevalier de l'air » survit à l'arrêt des combats¹⁷. Autre héritage de la Grande Guerre, la camaraderie des escadrilles est un autre axe fort de la mystique de l'air. Dans cette idée, les hommes qui ont traversé des épreuves communes dans les airs formeraient une communauté d'esprits semblablement purs, francs, sans tricherie. Tous disposeraient d'un « esprit aviateur » idéalisé, sans frontières sociales ni nationales, qui est réinvesti sur les terrains d'aviation après la guerre et se voit exalté par les récits de Saint-Exupéry, Kessel ou Malraux, dans lesquels la fraternité aérienne et virile compose un thème central¹⁸.

Les nouveaux atours de l'aviateur dans l'entre-deux-guerres : l'aviateur, un « homme nouveau » ?

- Sportif et aventurier : modèle viril d'une modernité paradoxale

L'entre-deux-guerres marque l'avènement des médias de masse qui participent notamment à surexposer les sportifs, en particulier dans les disciplines telles que l'aviation dont la vitesse reflète le mouvement de l'époque¹⁹. Les meetings aériens font cependant moins recette après la guerre, qui a révélé le potentiel meurtrier de cette nouvelle arme. Pour l'aviateur, le temps est désormais aux records, aux grands raids et à l'ouverture de lignes aériennes vers des contrées plus exotiques, nouveaux espaces à (re)conquérir. Il continue de servir sa nation en se faisant un instrument de sa puissance.

¹⁵ Bùì, 1961, p. 28-33.

¹⁶ Goebel, 2007, p. 189-203.

¹⁷ Voir par exemple : Fleury, 1933, p. 197.

¹⁸ Bùì, 1961, p. 274-276.

¹⁹ Frèrejean, 2022, p. 247-248.

Après les « as », soldats exemplaires et héroïques, les premiers pilotes de ligne passent pourtant pour être de véritables aventuriers car ils n'ont d'autre mission que de transporter du courrier, prétexte dérisoire en comparaison des dangers encourus. Ils sont les incarnations nostalgiques d'un monde évanescent que le progrès technique s'efforce de rendre caduque en l'automatisant et le sécurisant²⁰. Thomas Edward Lawrence « d'Arabie », Joseph Kessel, Antoine de Saint-Exupéry, Jean Mermoz et, dans une certaine mesure, Charles Lindbergh sont autant d'aventuriers à plume revêtant les oripeaux des explorateurs du XIX^e siècle.

Dans les années 1920, l'aviateur – sportif ou aventurier – déployant sa force en se confrontant aux dangers du vol s'inscrit dans des représentations viriles prescriptives et formatrices, exaltant les épreuves et les risques physiques comme le moyen de rétablir la valeur et l'intensité de la vie humaine. À l'instar des sports modernes, la quête d'aventure répond à la crise de la masculinité qu'identifient les élites européennes alors que les relations hommes-femmes sont en passe d'être reconfigurées²¹. La simplicité de la vie dans des espaces lointains, l'intensité de l'expérience vécue dans la pureté de l'air, la quête de vitesse hors des domaines urbains transcendent la modernité d'un monde désenchanté²². Dans ce monde sans femme, l'aviateur est un homme d'action mû par la technologie dont le caractère pionnier et avant-gardiste permet de réactiver un passé prestigieux. Au Portugal notamment, sa projection dans l'espace non maîtrisé ravive l'imaginaire national du colon navigateur²³.

• « Homme nouveau »... et « femme nouvelle » ?

Aventure et sport ne sont pourtant pas le monopole des hommes. Alors qu'elles étaient présentes en petit nombre dans l'aéronautique avant 1914, les femmes ont été évincées du secteur par le système de conscription pendant la Grande Guerre. La gent féminine demeure assez largement exclue de l'aviation civile des années 1920. Quelques femmes, telle Adrienne Bolland, parviennent néanmoins à s'imposer aux commandes d'appareils.

²⁰ Venayre, 2002, p. 163-164 et 214.

²¹ Accoulon, 2022, [en ligne, paragr. 5-7].

²² Venayre, 2002, p. 77-85.

²³ Morujão, 2019, [en ligne, paragr. 44-48].

Émancipées, plus libres, elles deviennent des exemples remarquables de la « femme nouvelle », « la femme d'aujourd'hui » que Victor Margueritte campe dans *Nos égales* (1933) en aviatrice adolescente²⁴.

Ces figures d'exception rappellent que le concept d'« homme nouveau » renvoie initialement aux deux sexes, sans distinction, pour désigner le renouveau de l'humanité dans son ensemble. « Le nouvel humain » (*Der neue Mensch*) que produit la couverture du magazine libéral berlinois *Die Woche* fin janvier 1927 est bien une aviatrice en tenue de vol, posant tout sourire devant un avion²⁵. Sont visés de jeunes individus modernes, sains, vigoureux, audacieux, dominant leurs machines dans une activité technique considérée comme noble et salutaire pour l'humanité. Au tournant des années 1920 et 1930, le genre importe peu : l'« homme nouveau » est d'abord un contre-modèle de la décadence qui sévirait, selon les conservateurs européens, dans les milieux mondains dépravés²⁶. Ce modèle préférant la simplicité de l'action à la complexité de l'intellect devient plus nettement réactionnaire et sexué dans les années 1930 sous l'influence des fascismes et de la montée des périls, qui politisent davantage l'aéronautique. Ils rétablissent l'aviateur dans son rôle de potentiel guerrier au service de sa nation.

L'« Homme nouveau » comme refondation : l'aviateur en politique

- Régénérer l'homme pour refonder la société : la mystique devient politique

Dans ces décennies de bouleversements politiques, culturels et économiques qui désorientent les contemporains, la mystique prend un sens nettement politique. Puisqu'elle est spirituelle et transcendantale, une partie des intellectuels européens souhaite en faire un élément de régénération d'une société dévoyée dans le matérialisme, le commerce et l'intérêt²⁷. En tant qu'aspiration au développement d'individus meilleurs, l'« homme nouveau » est une projection dans un avenir révolutionné, une rénovation de l'ensemble du corps social par l'individu. Il matérialise

²⁴ Margueritte, 1933. Voir à ce sujet le chapitre rédigé par Laure Bouglé-Bal dans le présent volume, p. 133-139.

²⁵ « Der neue Mensch », *Die Woche*, n° 5, 29 janvier 1927.

²⁶ Fritzsche, 1992, p. 161.

²⁷ Courcelles et Waterlot, 2010, p. 6.

l'espoir de changer et de transformer radicalement la société, dans le sillage des bouleversements qu'apportait la modernité. L'idée de régénérer les êtres pour refonder une communauté jeune, saine et prospère est ainsi progressivement dirigée contre les sociétés libérales, jugées individualistes, gérontophiles et décadentes.

Les partis de droite radicale reprennent particulièrement à leur compte l'idéal d'« homme nouveau » qu'incarne l'aviateur. Cette élite ailée charismatique, composée de jeunes hommes supposés meilleurs et agissant physiquement pour transformer leur destin, a en effet tout pour séduire des mouvements antiparlementaires inspirés par l'autorité et la force. En France, les Croix-de-Feu du colonel de La Rocque sont particulièrement enthousiasmés par Jean Mermoz : ils le rallient à leur cause fin 1934 et exploitent son image après sa mort en décembre 1936²⁸. Aux États-Unis, Charles Lindbergh fait bénéficier de son aura le lobbycomité *America first* et se trouve une certaine proximité avec les aviateurs nazis. Si *L'Espoir* d'André Malraux (1937) exalte l'engagement des Brigades internationales aux côtés des républicains dans la guerre civile espagnole et montre que le potentiel révolutionnaire de l'aviateur n'est pas le monopole des conservateurs, force est de constater son appropriation par les partis illibéraux et les régimes totalitaires²⁹.

- L'aviateur, parangon de l'« homme nouveau » illibéral et totalitaire

L'aviateur est exemplaire de l'« homme nouveau » que souhaite en particulier développer le fascisme italien, marqué par l'approche futuriste de l'homme-machine. Chef de file de ce mouvement artistique, Filippo Tomaso Marinetti tient la guerre pour « seule hygiène du monde », propre à révéler les meilleurs individus en balayant les plus faibles. Sa conception transhumaniste fait de l'aviateur un homme augmenté par sa machine avec laquelle il fusionne, comme s'il s'agissait du prolongement de son propre corps³⁰. L'épreuve du feu que connaissent les aviateurs militaires pendant la Grande Guerre est un temps décisif de confirmation de cette idée, que les régimes fascistes investissent

²⁸ Chadeau, 2000, p. 243-281 et 289-303.

²⁹ Abzac-Épezy, 2013, p. 39.

³⁰ Esposito, 2018, p. 65-84.

dans leur concept d'« homme nouveau³¹ ». L'homme serait sorti revitalisé de la guerre comme de l'exercice de force que constitue la conquête violente du pouvoir³².

Ainsi, Benito Mussolini fait de l'aviation un tremplin pour le mouvement fasciste. Dès 1921, à Milan, il décrit l'aviation comme un moyen d'élever l'homme au-dessus de ses contemporains et de l'anoblir en le marquant du sceau de l'exception. Également inspiré par l'écrivain Gabriele d'Annunzio, il considère que « le vol doit encore rester le privilège d'une aristocratie ; mais tout le monde doit avoir le désir de voler, tout le monde doit avoir la nostalgie du vol³³. » Vu comme un individu d'excellence, l'aviateur est un « homme nouveau » fasciste qui doit entraîner derrière son exemple les foules italiennes. Francesco de Pinedo, Arturo Ferrarin et surtout Italo Balbo incarnent ces modèles virils du jeune régime dictatorial qui exalte la volonté, le discernement et la capacité de décision – autant de qualités propres à distinguer la future élite dirigeante fasciste.

Les nationaux-socialistes (nazis) qui s'emparent du pouvoir en Allemagne en 1933 font semblablement de l'aviateur une avant-garde disciplinée, propre à guider la communauté du peuple régénéré (*Volksgemeinschaft*). Ce principe totalitaire est porté en particulier par Hermann Göring, deuxième homme du régime nazi, devenu un aviateur célèbre à la faveur de la Grande Guerre. Dans son discours de clôture du tour d'Allemagne aérien (*Deutschlandflug*) du 24 juin 1934, il annonce le modèle qu'il souhaite faire des pilotes dans le III^e Reich :

« La discipline et la volonté de diriger sont à nouveau vivantes. [...] l'individu qui porte l'habit d'honneur de la fédération allemande de sports aériens (*Luftsportverband*) travaille dans cette discipline conformément à la tâche de la communauté (*Gemeinschaftsaufgabe*). [...] La jeune Allemagne doit être éduquée avec la même passion, afin que le peuple allemand devienne un peuple d'aviateurs³⁴. »

³¹ Mosse, 1996, p. 158.

³² Matard-Bonucci et Milza, 2004, p. 13.

³³ Cité dans Lehmann, 2006, p. 167-168.

³⁴ Hermann Göring, « Der alte Fliegergeist lebt: Rede zum Abschluß des Deutschlandfluges am 24. Juni 1934 », dans Gritzbach, 1938, p. 122. Traduction de l'auteur.

S'il est un guide, l'« homme nouveau » se fond toujours dans un ordre collectif par sa discipline physique et intellectuelle, soit pour reconnaître la puissance et la beauté d'une race dominante (Allemagne nazie), soit pour incarner la force implacable de la progression de l'histoire (URSS) – toujours afin de rompre avec les sociétés libérales jugées obsolescentes et décadentes. Les représentations de l'aviateur allemand, fortement marquées par l'expérience de la guerre, enjoignent le pilote à renforcer son corps pour affermir la communauté nationale tout entière et rompre avec la dégénérescence perçue hors du monde germanique. Avant-garde du prolétariat mondial, élément clé d'une communauté sans classe, l'« homme nouveau » soviétique, au contraire, éveille sa raison qui doit lui permettre de dominer la technologie³⁵. Valeri Tchkalov, issu d'un milieu populaire, devient le modèle de l'aviateur soviétique, « faucon de Staline » formé par le Parti. Sa discipline inflexible permet le succès du trinôme que compose l'*ekipazh* du Tupolev ANT-25 qui traverse l'Union soviétique de Moscou au Pacifique en 1936, puis relie sans escale Moscou à Vancouver en survolant le pôle Nord en juin 1937³⁶. Guide d'un équipage performant, l'aviateur synthétise donc tout ce que les régimes totalitaires investissent dans leurs projets d'« homme nouveau ».

Conclusion

La « mystique de l'air » a constitué une réponse paradoxale à la crise de la rationalité dans un monde fortement déstabilisé par la modernité. Élément de cette mystique, l'aviateur fut perçu comme un précurseur revenant à la pureté primaire tout en dominant la technologie et le cours de sa vie. Dans un contexte de multiplication des crises dont la Grande Guerre fut la plus significative, il actualisait des références passées pour rendre tangible la modernité et exorciser une partie des angoisses qu'elle suscitait. « Chevalier de l'air » sauveur des hommes, il transcendait le présent et réintroduisait une certaine forme de rationalité.

Jeune, puissant, rapide, l'aviateur devenait un « homme nouveau » idéal, supposé ouvrir la voie au reste de la société pour refonder une communauté autour d'un principe

³⁵ Fritzsche et Hellbeck, 2009, p. 311, 320-321 et 340-341.

³⁶ Bergman, 1998, p. 135-152 ; Palmer, 2006, p. 229-241.

commun. Élément inspirateur d'une régénération collective, il avait tout pour séduire les régimes totalitaires qui souhaitaient justement rompre avec les régimes libéraux, présumés nécrosés par l'individualisme et les intérêts particuliers. Leurs projets d'« homme nouveau » demeurèrent inachevés tandis que les bombardements aériens meurtriers de la Seconde Guerre mondiale démystifièrent l'air. L'aviateur, s'il passait pour un « homme nouveau », s'avérait aussi impuissant que les autres mortels à contrôler et prévenir les excès d'une modernité toujours plus fortement mécanisée. L'automatisation croissante des appareils signait peut-être la fin de ses temps héroïques.

Bibliographie

Abzac-Épezy, 2013

Claude d'Abzac-Épezy, « Les héros de l'air. Figures et nouveaux modèles de masculinité dans la première moitié du 20^e siècle », dans Nathalie Roseau et Marie Thébaud-Sorger (dir.), *L'Emprise du vol. De l'invention à la massification, histoire d'une culture moderne*, Genève, MetisPresses, 2013, p. 31-42.

Accoulon, 2022

Damien Accoulon, « *Ciel des hommes: Gender Perspective on Early Aviation in France and Germany (1903-1939)* », *Nacelles. Past and Present of Aeronautics and Space*, n° 12 « Gendered Airs? Gender Studies in Aeronautics », printemps 2022 [en ligne].

Adas, 1989

Michael Adas, *Machines as the Measure of Men. Science, Technology and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, Cornell University Press, 1989.

Bergman, 1998

Jay Bergman, « Valerii Chkalov: Soviet Pilot as New Soviet Man », *Journal of Contemporary History*, vol. 33, n° 1, janvier 1998, p. 135-152.

Bùi, 1961

Bùi Xuân Bào, *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres : aviation et littérature*, Thèse de doctorat, Université de Paris, Paris, 1961.

Chadeau, 2000

Emmanuel Chadeau, *Mermoz*, Paris, Perrin, 2000.

Corn, 1983

Joseph J. Corn, *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation*, Oxford, Oxford University Press, 1983 [2^e édition, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2002].

Courcelles et Waterlot, 2010

Dominique de Courcelles et Ghislain Waterlot (dir.), *La Mystique face aux guerres mondiales*, Paris, Presses universitaires de France, 2010.

Eksteins, 1989

Modris Eksteins, *Rites of Spring: The Great War and the Birth of the Modern Age*, Boston, Houghton Mifflin Harcourt, 1989 [2^e édition, Boston, Mariner Books, 2000, p. 243].

Esposito, 2018

Fernando Esposito, « The Aviator as New Man », dans Jorge Dagnino, Matthew Feldman et Paul Stocker (dir.), *The "New Man" in Radical Right Ideology and Practice, 1919-45*, Londres, Bloomsbury, 2018, p. 65-84.

Fleury, 1933

Jean-Gérard Fleury, *Chemins du ciel*, Paris, Nouvelles Éditions Latines, 1933.

Frèrejean, 2022

Catherine Frèrejean, *L'Homme-machine : l'utopie d'un Homme nouveau ? Regards sur la masculinité dans les œuvres des artistes français et allemands de l'avant-garde*, Thèse de doctorat, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf et Aix-Marseille Université, Düsseldorf et Aix-en-Provence, 2022.

Fritzsche, 1992

Peter Fritzsche, *A Nation of Fliers: German Aviation and the Popular Imagination*, Cambridge, Harvard University Press, 1992.

Fritzsche et Hellbeck, 2009

Peter Fritzsche et Jochen Hellbeck, « The New Man in Stalinist Russia and Nazi Germany », dans Sheila Fitzpatrick et Michael Geyer (dir.), *Beyond Totalitarianism: Stalinism and Nazism Compared*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009, p. 302.

Goebel, 2007

Stefan Goebel, *The Great War and Medieval Memory. War, Remembrance and Medievalism in Britain and Germany, 1914-1940*, Cambridge, Cambridge University Press, 2007.

Gritzbach, 1938

Erich Gritzbach (dir.), *Hermann Göring: Reden und Aufsätze*, 2^e édition, Munich, Zentralverlag der NSDAP Franz Eher, 1938.

Jünger, 1928

Friedrich Georg Jünger, « Manfred von Richthofen », dans Ernst Jünger (dir.), *Die Unvergessenen*, Munich, Justin Moser, 1928, p. 281.

Kehrt, 2010

Christian Kehrt, *Moderne Krieger: die Technikerfahrung Deutscher Militärpiloten 1910-1945*, Paderborn, Ferdinand Schöningh, 2010.

Lehmann, 2006

Éric Lehmann, *Les Ailes du pouvoir : la propagande aéronautique dans l'Italie fasciste*, Thèse de doctorat, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, Nanterre, 2006.

Margueritte, 1933

Victor Margueritte, *Nos égales, roman de la femme d'aujourd'hui*, Paris, Flammarion, 1933.

Matard-Bonucci et Milza, 2004

Marie-Anne Matard-Bonucci et Pierre Milza (dir.), *L'Homme nouveau dans l'Europe fasciste (1922-1945) : entre dictature et totalitarisme*, Paris, Fayard, 2004.

Mortane, 1937

Jacques Mortane, *Deux archanges de l'air : Georges Guynemer, Jean Mermoz*, Paris, Éditions Baudinière, 1937.

Morujão, 2019

Isabel Morujão, « La Presse portugaise et le raid pionnier de Sarmiento de Beires et Brito Paes en 1924 », *Nacelles. Passé et présent de l'aéronautique et du spatial*, automne 2019, n° 5 « La presse et la conquête de l'air. Histoires, imaginaires, poétiques », [en ligne, paragr. 44-48].

Mosse, 1990

George L. Mosse, *Fallen Soldiers: Reshaping the Memory of the World Wars*, Oxford, Oxford University Press, 1990.

Mosse, 1995

George L. Mosse, « The Knights of the Sky and the Myth of the War Experience », dans Robert A. Hinde et Helen Watson (dir.), *War, a Cruel Necessity? The Bases of Institutionalized Violence*, New York et Londres, I.B. Tauris, 1995.

Mosse, 1996

George L. Mosse, *The Image of Man: The Creation of Modern Masculinity*, Oxford, Oxford University Press, 1996.

Musset, 2015

Benoît Musset, « Hommes nouveaux et femmes nouvelles avant l'homme nouveau », dans Benoît Musset (dir.), *Hommes nouveaux et femmes nouvelles : de l'Antiquité au xx^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, p. 9-20.

Palmer, 2006

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

Rostand, 1925

Maurice Rostand, *L'Archange, drame héroïque en 3 actes en vers*, Paris, La Petite Illustration, 1925.

Tison, 2013

Stéphane Tison, « Du *sportsman* au combattant : archéologie de la figure de l'as, 1910-1916 », dans Luc Robène (dir.), *Le Sport et la Guerre : XIX^e et XX^e siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013, p. 345-355.

Tison, 2016

Stéphane Tison, « Le ciel habité par les hommes : la technologie concurrente de la religion ? », dans Françoise Lucbert et Stéphane Tison (dir.), *L'Imaginaire de l'aviation pionnière. Contribution à l'histoire des représentations de la conquête aérienne, 1903-1927*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, p. 193-210.

Venayre, 2002

Sylvain Venayre, *La Gloire de l'aventure : genèse d'une mystique moderne, 1850-1940*, Paris, Aubier, 2002.

Villaret, 2015

Sylvain Villaret, « Des *hommes nouveaux* à *l'homme nouveau* : le cas du naturisme (XIX^e siècle-entre-deux-guerres) », dans Benoît Musset (dir.), *Hommes nouveaux et femmes nouvelles : de l'Antiquité au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, p. 143-160.