



HAL
open science

**De l'archange au mauvais ange, de l'héroïsme à
l'hédonisme, figure mythique de l'aviateur en littérature;
ou: Icare empêtré**

Roger Chemain

► **To cite this version:**

Roger Chemain. De l'archange au mauvais ange, de l'héroïsme à l'hédonisme, figure mythique de l'aviateur en littérature; ou: Icare empêtré. *Loxias*, 2004, *Loxias 3* (févr. 2004) Eclipses et surgissements de constellations mythiques. Littératures et contexte culturel, champ francophone (2e partie), 3. hal-04515522

HAL Id: hal-04515522

<https://hal.science/hal-04515522v1>

Submitted on 2 Jul 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License



AVERTISSEMENT

Les publications du site Epi-revel sont protégées par les dispositions générales du Code de la propriété intellectuelle.

Conditions d'utilisation - respect du droit d'auteur et de la propriété intellectuelle

L'accès aux références bibliographiques et au texte intégral, aux outils de recherche ou au feuilletage de l'ensemble des revues est libre, cependant article, recension et autre contribution sont couvertes par le droit d'auteur et sont la propriété de leurs auteurs.

Les utilisateurs doivent toujours associer à toute unité documentaire les éléments bibliographiques permettant de l'identifier correctement et notamment toujours faire mention du nom de l'auteur, du titre de l'article, de la revue et du site Epi-revel. Ces mentions apparaissent sur la page de garde des documents sauvegardés sur les postes des utilisateurs ou imprimés par leur soin. L'Université Côte d'Azur est l'éditeur du portail Epi-revel et à ce titre détient la propriété intellectuelle et les droits d'exploitation du site.

L'exploitation du site à des fins commerciales ou publicitaires est interdite ainsi que toute diffusion massive du contenu ou modification des données sans l'accord des auteurs et de l'équipe Epi-Revel.



**De l'archange au mauvais ange, de l'héroïsme à l'hédonisme, figure mythique de
l'aviateur en littérature ou Icare empêtré**

Roger Chemain

Pour Béatrice,
en souvenir de Serge

La présente communication inaugure je l'espère une série d'études portant sur l'imaginaire de l'aéronautique. Façon de boucler une boucle, alors que se profile la fin d'une carrière universitaire qui fut porteuse d'enrichissement et de joie mais fut néanmoins le substitut d'une vocation rêvée d'aviateur. Façon de renouer avec quatre lointaines années de pratique assidue du vol à voile dont je dirai seulement que le souvenir m'interdit à jamais de souscrire au célèbre incipit d'*Aden Arabie* selon lequel, Paul Nizan dixit, vingt ans ne seraient pas le plus bel âge de la vie.

Cette communication voudrait aussi essayer de répondre à un vœu exprimé par Gilbert Durand dans *Les structures anthropologiques de l'imaginaire* : « Pour la conscience collective, l'aviateur, Mermoz ou Guynemer est un archange doué de pouvoirs aussi surnaturels que le chamane sibérien. Il y aurait une intéressante étude à entreprendre sur la mythologie aéronautique qui se développe dans les sociétés industrialisées : vol à voile, modèles réduits, parachutisme, semblent bien exprimer le dévouement d'un vieux rêve de puissance et de pureté¹ ».

Toutefois, étudier la naissance, l'évolution, les métamorphoses de la figure mythique du héros de l'air dans la littérature n'est peut-être pas chasser dans le plus giboyeux des terrains : la littérature spécialisée, les médias, le cinéma, la bande dessinée, les livres destinés au grand public constitueraient peut-être un champ de recherche plus fructueux.

Mais la littérature perçoit, épure, condense les flux de l'imaginaire populaire. Parfois elle en anticipe les transformations et tel nous paraît bien être le cas à l'examen du corpus que nous avons retenu.

Choix relativement aisé tant il est vrai que d'une façon générale la littérature, au contraire du cinéma, n'a pas donné à la conquête de l'air, fait marquant du XX^e siècle, un écho à la mesure de l'enthousiasme que, de sa naissance à la seconde guerre mondiale, elle a suscité dans les foules.

Georges Guynemer et Jean Mermoz sont assurément les deux figures emblématiques de l'aéronautique française, l'un dans la guerre, l'autre dans la paix.

Deux ouvrages parus à soixante ans d'intervalle et consacrés au premier cité disent bien par leur titre même « le surgissement et l'éclipse » de la figure mythique de l'as. Il s'agit de *La vie héroïque de Guynemer* d'Henri Bordeaux de l'Académie Française et de *Guynemer l'ange de la mort* de Jules Roy, ancien bombardier de la France Libre, prix Renaudot en 1946 pour *La vallée heureuse*, officier de carrière démissionnaire par refus des guerres coloniales.

Le livre d'Henry Bordeaux s'ouvre par une citation de Victor Hugo : « La terre a vu jadis errer les Paladins » qui institue d'emblée le cliché fameux des « chevaliers du ciel ».

¹ Gilbert Durand, *Les structures anthropologiques de l'imaginaire*, éd. Dunod, p. 147.

L'auteur s'efforce d'établir une généalogie plus ou moins rigoureuse tendant à faire remonter l'origine de la famille de son héros jusqu'aux croisades sinon même à l'époque carolingienne qui réussit pour le moins à inscrire la naissance de Georges Guynemer dans une lignée caractéristique des familles françaises catholiques traditionnelles.

On met en relief le sens du devoir et du sacrifice du jeune homme (la fameuse devise : « on n'a rien donné tant qu'on n'a pas tout donné ») ; on s'émerveille de sa jeunesse ; on souligne son espièglerie de collégien : c'est retrouver l'inspiration hugolienne du poème « Aymerillot » de *La Légende des siècles*.

Toutefois cette jeunesse effervescente ne va pas jusqu'à manifester un quelconque intérêt pour le sexe opposé, à l'exception des sœurs tendrement chéries, les lettres à elles adressées étant abondamment citées par l'auteur.

Désintéressé, pur, c'est-à-dire asexué, le héros échappe également à la matière par sa faiblesse physique, sa maigreur, sa santé fragile. Cette débilité relative fonde la légende « des enfances Guynemer » : l'obstination à se représenter au conseil de révision après maintes réformes et ajournements, la patience du caporal mécanicien Guynemer à supporter les trivialités de la vie militaire, l'éclosion enfin, du pilote.

Henri Bordeaux nous le montre tout entier tendu vers le combat, occupant son temps libre à entretenir et à « peaufiner » son SPAD, ou à calibrer lui-même ses cartouches afin d'éviter les trop fréquents enrayages, cependant que ses permissions à Paris se passent à discuter avec les ingénieurs d'Hispano-Suiza l'expérimentation puis l'installation d'un moteur-canon². Comportement exemplaire et chaste bien éloigné des beuveries, des excentricités et des conquêtes faciles qui agrémentèrent souvent la courte vie des « as ».

Etranger à toute ruse, à tout calcul, voire à toute tactique élaborée, il s'abat sur ses proies qu'il foudroie à bout-portant avec un mépris total du danger³.

Tous les clichés ascensionnels et solaires sont bien évidemment présents dans l'évocation des exploits du chasseur, le soleil où il se cache et d'où il surgit, l'altitude élevée où l'entraînent ses patrouilles, le feu dont il accable ses adversaires promis à une chute vertigineuse et mortelle. Ajoutons que tout cela s'inscrit dans un manichéisme d'époque, et pour Henri Bordeaux, Guynemer est un héros tueur de « Boches » assimilable au héros tueur de dragons⁴. Enfin la mort au combat apporte l'indispensable dimension sacrificielle. De plus, la disparition du jeune capitaine le 11 septembre 1917 « en plein ciel de gloire au-dessus de

² Il s'agissait d'un moteur dans lequel un tube de trente sept millimètres était installé dans le moyeu de l'hélice. Les résultats ne furent guère concluants, et cette formule ne devint réellement efficace qu'une vingtaine d'années plus tard avec des calibres généralement inférieurs (20 mm).

³ Et sans faire toujours preuve du respect chevaleresque pour l'adversaire que la légende prête aux « chevaliers du ciel » ainsi qu'en témoigne la formule par laquelle, dans sa correspondance avec ses sœurs, il rend habituellement compte de mort de l'observateur-mitrailleur dans ses combats avec des « biplaces » : « L'observateur : couic ». Jules Roy le soulignera dans *Guynemer, l'ange de la mort*, éd. Albin Michel, 1986.

⁴ Ce qu'il eût pu être s'il se fût spécialisé dans la destruction des ballons d'observation : les Allemands appelaient en effet « *Drachen* » (dragon) ces engins que les Français surnommaient prosaïquement « saucisses ».

Poëlcapelle⁵ » achève la légende : le fait que ni l'avion, ni le corps du pilote tombé « entre les lignes » en un terrain retourné par la canonnade n'aient jamais été retrouvés, annule en quelque sorte la chute et par delà de trop faciles effets rhétoriques fait du héros l'habitant d'un ciel dont il semble n'être jamais redescendu.

Une telle disparition constitue un adjuvant puissant au processus de mythification du héros, comme en témoigne la fin semblable de deux autres figures exemplaires, Mermoz et Saint-Exupéry.

Jean Mermoz est à l'aéronautique civile ce que Guynemer est à l'armée de l'air. Sa carrière est indissolublement liée à l'épopée des lignes Latécoère puis à l'histoire de l'aéropostale, enfin à la naissance d'Air-France.

Joseph Kessel qui, parce qu'il fut en 1917-18 observateur dans une escadrille de reconnaissance avait su gagner la confiance des pilotes de « la ligne » auxquels il consacra une série de reportages réunis ensuite dans un livre *Vent de sable* consacra également à son ami Mermoz une biographie dans laquelle il proclame son intention de « montrer tous les aspects du personnage, de ne pas écrire une hagiographie, mais de faire ressortir la grandeur de l'homme en ne cachant rien des tentations qu'il a vaincues et des faiblesses qu'il a dû surmonter ».

Toutefois il nous semble bien déceler dans ce livre quelques uns des procédés d'accentuation du héros mis en œuvre dans l'épopée et souvent repris dans le roman comme l'a montré Gilbert Durand dans *Le décor mythique de La chartreuse de Parme*. Il nous semble aussi que Kessel a voulu mettre implicitement en parallèle et peut-être même opposer les deux héros emblématiques Guynemer et Mermoz, le guerrier et le défricheur de ligne, l'homme de guerre et l'homme de paix. Il insiste en effet sur le peu d'enthousiasme du caporal pilote Mermoz affecté en Syrie pour la « pacification » par les bombes et les mitrailleuses d'avions : « Cette chasse civilisatrice me répugne » écrit alors le jeune homme.

D'autre part ses premiers exploits sont accomplis lors de cette campagne aux commandes d'un avion-ambulance, ce qui le rapproche de sa mère infirmière, dévouée à ses malades et que l'on peut mettre en relation avec la tentation d'aller « soigner les lépreux » souvent exprimée par Mermoz et rapportée par Kessel. Autant de traits qui s'opposent à la froide insensibilité, voire à la légèreté avec laquelle Guynemer rapporte le sort de ses adversaires abattus, dans ses lettres à ses parents.

Notons enfin que Mermoz a vingt deux ans lorsqu'il rejoint les lignes Latécoère à Toulouse : c'est le début de sa carrière, la première étape vers la légende, la fin « des enfances Mermoz ». Or c'est au même âge que Guynemer disparaît.

En revanche la fin des deux héros se nimbe de mystère, la terre bouleversée par les obus, ni l'océan n'ayant jamais rendu leur corps.

⁵ Terme emprunté à la « dernière citation du capitaine Guynemer » que tout gradé de l'armée de l'air doit savoir réciter par cœur pour obtenir son premier galon.

« Les enfances héroïques » peuvent être marquées par l'extraordinaire précocité de l'exploit – c'est Héraclès au berceau étranglant les serpents – soit au contraire caractérisées par un éveil très lent, une révélation tardive après des années de latence qui peuvent confiner parfois à la stupidité apparente : c'est Perceval le Gallois ou le Soundjata de la légende mandingue.

C'est ce dernier schéma que suit l'éveil de la vocation héroïque de Mermoz : une enfance et une adolescence où l'aviation ne tient aucune place, un engagement par devancement d'appel dans l'aéronautique militaire provoqué par le seul désir de s'acquitter au mieux, financièrement parlant, de ses obligations, entraînant à la fois la découverte des joies du vol, mais aussi la révolte envers la trivialité et les mesquineries de la vie militaire, une première période brillante en Syrie suivie d'une chute après sa démobilisation où il connaît une misère noire et « côtoie l'abîme », l'entrée aux lignes Latécoère enfin qui l'arrache in extremis à la déchéance.

Encore faudra-t-il passer par une longue période initiatique : les ateliers de mécanique, les courriers sur l'Espagne avant que ne viennent la notoriété puis la gloire.

Le héros épique triomphe de deux tentations majeures, Plutus et la Femme. Kessel nous montre un Mermoz ayant connu la misère et qui au début de sa carrière de pilote de ligne est tenté par la thésaurisation, mais qui très vite se défait du goût de l'argent, dont le désintéressement devient exemplaire et qui n'hésitera pas à sacrifier de grosses sommes et à s'endetter lors d'une malheureuse tentative de record de distance.

Le livre de Kessel, contrairement à bien des biographies « *ad usum delphini* » nous montre un Mermoz amateur de conquêtes faciles, mais nous le voyons aussi dans sa période d'extrême précarité résister à la déchéance tentatrice du proxénétisme et au sommet de sa gloire écarter la tentation de sacrifier sa vocation héroïque à l'amour lorsqu'il envisage brièvement d'abandonner l'aviation à la veille de son mariage.

Autre procédé d'accentuation du héros repérable dans *Mermoz*, sa duplication par la fraternité héroïque représentée par le compagnonnage avec Guillaumet, sage Olivier de ce preux Roland.

La naissance extraordinaire, autre caractéristique du héros épique n'a guère sa place dans ce qui reste une biographie « réaliste », entendons par là soumission aux faits. Toutefois Kessel ne manque pas d'insister sur le fait que Mme Mermoz abandonne le domicile conjugal pour élever seule son enfant unique, ce qui, dans la France bourgeoise et provinciale de la Belle Époque n'est pas vraiment ordinaire...

Du héros, il a la maladresse et l'incompréhension en face des habiles, des rusés, des ambitieux, en contraste avec sa force et son aptitude à triompher des éléments : naïveté utile pour le biographe car elle permet d'expliquer que ce « prince des nuées » soit allé traîner « ses ailes de géant » dans les rangs des Croix de Feu.

Enfin il possède l'allure sculpturale et la force physique d'un Siegfried moderne, et tel passage où nous le voyons arrêter un avion dévalant une pente en le bloquant de son épaule semble appeler le marbre et le ciseau du sculpteur⁶.

Ainsi, partant du projet d'une biographie certes amicale et fervente, mais qui se voulait aussi minutieuse et exacte, Kessel contribue à l'élaboration de la figure de l'archange Mermoz.

Il est à remarquer que les ouvrages évoqués ci-dessus ne font pratiquement aucune place à la technique, tout au plus Kessel en évoque-t-il les insuffisances dans les années 25-30 à seule fin d'exalter le courage, le don quasi miraculeux du héros qui réussit malgré tout, et aussi sa chance, donnée très « kesseliennne ». Même un écrivain pilote comme Antoine de Saint-Exupéry ne lui accorde qu'une place modérée avant *Pilote de guerre*⁷. Il est vrai que ce livre est écrit à un moment où l'aviation sort d'une période de mutation profonde qui de 1935 à 1940 la font entrer dans la modernité⁸, et dont certains aspects comptent pour beaucoup dans l'éclipse que va subir la figure mythique du héros de l'air.

Lors de la première guerre mondiale, les raids des *Taube* ou des *Zeppelin*, plus tard ceux des Gotha pouvaient avoir un impact psychologique mais les dégâts causés étaient peu significatifs et le nombre des victimes restait limité. Après Guernica, lors du lever de rideau espagnol, la deuxième guerre vit se succéder Varsovie, Rotterdam, Coventry, Belgrade, Hambourg⁹, Dresde, Hiroshima. Entrée dans l'ère industrielle, l'aviation devenait avec les escadres de bombardiers, un instrument de massacre anonyme et collectif comparable à ce que furent les barrages d'artillerie du conflit précédent, mais visant cette fois les civils.

Le caractère industriel et anonyme de la guerre moderne ayant ainsi gagné l'arme aérienne, le sort de l'aviateur participe de la massification et de l'anonymat du fantassin de Verdun et de Stalingrad, cependant que les progrès techniques dont le conflit accélère le rythme vont rendre après 1945 le transport aérien suffisamment régulier et sûr pour que l'audace flamboyante d'un Mermoz devienne anachronique. Aussi assisterons-nous à une progressive éclipse du héros de l'air.

Le livre de Jules Roy *La vallée heureuse* témoigne de cette mutation. Il valut à son auteur, officier de carrière, le prix Renaudot en 1946 et quinze jours d'arrêt de rigueur, preuve que l'institution militaire restait attachée à une idéalisation quelque peu mise à mal par le roman inspiré des souvenirs de son auteur. Le titre désigne par antiphrase le surnom donné par les équipages de la Royal Air Force à la vallée de la Ruhr, centre industriel incessamment pilonné et âprement défendu par le camp allemand.

⁶ « ...contre un fond de ciel, de rocs, de nuages et de volcans, l'avion et Mermoz formaient un seul être, un groupe fabuleux qui tenait, comme au temps de l'Olympe, du monstre et de la divinité », Joseph Kessel, *Mermoz*, éd. Le livre de poche, p. 292.

⁷ Antoine de Saint-Exupéry, *Pilote de guerre*, éd. Gallimard, 1942.

⁸ Avec la généralisation des moteurs surcomprimés, de l'hélice à pas variable, puis « à vitesse constante » (variation automatique du pas), de l'aile cantilever (en porte-à-faux), du train d'atterrissage escamotable, des habitacles fermés, des dispositifs hyper-sustentateurs et de la radio de bord.

⁹ Première ville à subir un bombardement de plus de mille avions en mai 1942.

Ce livre s'oppose trait pour trait à l'ouvrage d'Henri Bordeaux. Non que lui manque la dimension épique, mais c'est une épopée des ténèbres menaçantes, du feu dévorant, de la chute vertigineuse.

Alors que Guynemer décollait à l'aube, montant droit vers le soleil d'où il fondait sur l'ennemi, les bombardiers lourds *Halifax* – sept hommes d'équipage – s'acheminent au crépuscule en « gémissant sur leurs freins » vers la piste d'où ils peinent à s'envoler : « Le pilote n'avait jamais encore arraché un avion aussi lourd. Il pouvait rater son départ ou bien accrocher un arbre et l'équipage s'écraserait avec les bombes¹⁰. »

Puis c'est l'intégration à la masse des appareils : « L'équipage soupira. A son tour il appartenait à cette masse de plusieurs centaines d'avions, à l'escadre qui faisait trembler la ciel et la terre dans le soir qui étalait à l'Ouest ses bancs de pourpre et d'or. L'escadre tournoyait. Elle sortait des quatre vents en noirs essaims, s'ordonnait peu à peu et devenait une bête énorme et grondante qui serrait ses ailes et s'enfonçait vers la bataille¹¹. » Le lecteur remarquera au passage le thériomorphisme et la tonalité sombre des métaphores. Le flot des bombardiers qui s'enfonce dans l'obscurité, éteignant les feux de position dès la côte anglaise et multipliant ainsi les risques de collision s'appelle le stream. Et de fait, son évocation suscite de nombreuses images « potamologiques » : « comme un ban de poissons volants », les avions glissaient, aile contre aile dans le lit du fleuve¹², ou encore : « le flot des avions ne lui paraissait pas encore très assuré dans son lit amer¹³ ».

À l'approche de l'objectif violemment éclairé par les incendies, les marqueurs lumineux et les faisceaux des projecteurs, les avions deviennent semblables à « un troupeau de bêtes sauvages qui se bousculent pour s'engouffrer par la même porte¹⁴ ».

Difficile de ne pas s'arrêter sur ce mot de « troupeau » choisi par Jean Giono pour figurer dans le titre du roman pacifiste qu'il écrivit pour évoquer les massacres de la guerre 1914-18 : *Le grand troupeau*. L'aviateur bombardier rejoint ici l'anonymat du fantassin, et partiellement, sa passivité : stratégie et tactique de bombardement sont en effet fixées, planifiées par les Etats-majors et ne demandent qu'à être exécutées :

C'était une lutte d'intelligence entre l'énorme masse pataude des bombardiers et les chasseurs. Les raids surgissaient souvent d'un écran de brouillage, se divisaient, menaçaient chacun des groupements territoriaux de la défense pour les fixer dans leur zone. De petits groupes d'avions simulaient une force importante en lançant des nuées de paillettes métallisées, puis rebroussaient chemin ou s'avançaient au contraire très loin chez l'ennemi pour attirer les poursuites et s'évanouissaient tout d'un coup laissant penauds les contrôles du sol. Des éclaireurs marquaient des objectifs, comme si une grosse bataille dût s'y livrer, mais les chasseurs s'y jetaient et n'y trouvaient personne. Quand le gros de l'escadre découvrait ses intentions, les chasseurs étaient d'ordinaire fourvoyés sur de fausses pistes ou retenus au sol par l'incertitude, et ceux qui fouillaient rageusement le ciel ne tardaient pas à être rappelés, à cours d'essence. Mais parfois aussi, la chasse flairait les pièges, et elle accompagnait le troupeau jusqu'à la côte en jalonnant sa route de bombardiers en flamme¹⁵.

¹⁰ Jules Roy, *La vallée heureuse*, éd. Gallimard, 1951, p. 28.

¹¹ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 29.

¹² Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 48.

¹³ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 91.

¹⁴ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 158.

¹⁵ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., pp. 112-113.

S'il y a combat avec un chasseur de nuit, les manœuvres d'esquive¹⁶ s'effectuent selon une procédure préétablie, longuement répétée pendant l'entraînement. Le premier membre de l'équipage apercevant l'assaillant s'écrie : « *corkscrew*¹⁷ » et le pilote entame une série de virages ascendants suivis par des virages descendants en sens inverse¹⁸. Quant à la D.C.A., la « FLAK »¹⁹ qui décime les équipages, aucune manœuvre ne permet de lui échapper. Les artilleurs « travaillent au pourcentage » écrit Jules Roy.

L'aviateur de *La vallée heureuse* ne se différencie donc plus guère du fantassin de Verdun soumis à d'interminables « marmitages » : sa mort ou sa survie dépendent largement du hasard. Et chez le bombardier comme chez « le poilu », le stoïcisme, voire la résignation l'emportent sur l'élan, l'audace, l'initiative de l'as ; comme le fantassin, il connaît la peur, même s'il la domine :

Il méprisait la peur qui lui tordait le foie parce que les torches des avions en flamme commençaient à descendre en tournoyant devant lui, et que les flocons drus des éclatements s'échevelaient dans la lumière où il faudrait entrer²⁰.

Certes et cela n'est pas rien, le relatif confort d'une base aérienne par rapport aux tranchées rend le sort du bombardier préférable à celui du fantassin, encore que l'angoisse le mine entre deux missions.

Cette idée de la mort prochaine pourrissait tout. Chez Morin, il n'y avait plus de rire qui ne sonnât faux ou qui ne se terminât par un rictus ou un regard voilé par la menace absurde et implacable d'une panne au décollage, d'un obus qui éclaterait dans l'avion, d'une rencontre avec un chasseur ou d'une collision dans un virage²¹.

Mais s'il est un aspect par lequel la tâche de l'aviateur, même réduit au rôle d'exécutant, se distingue de celle du fantassin, c'est bien l'aspect technique :

Pour l'exécution, il s'agissait de métier, et c'était uniquement de métier qu'il s'agissait ici. Son angoisse était une angoisse de métier, l'angoisse du métier le plus dur du monde après celui d'otage²².

Aucun membre de l'équipage n'incarne davantage le rôle de la technique que le navigateur : aux antipodes de « l'as » casqué de cuir, écharpe de soie flottant au vent derrière le pare-brise de son *SPAD*, son *Camel*, ou son *Fokker*, il est enfermé, isolé de ses camarades par un rideau dans son réduit éclairé par une ampoule bleue, sans vues vers l'extérieur, avec sa table, ses cartes, ses écrans, sa règle à calcul et ses rapporteurs. Et sa tâche sans gloire est vitale :

Le navigateur qui réglait la route et l'horaire était le premier élément de la sécurité des raids et c'est pour cela que l'instruction avait été si longue. La route évitait les pièges, l'horaire serrait les avions dans leur vague et les espaçait dans le troupeau²³.

¹⁶ Ou « évasive actions » dans le jargon de la R.A.F.

¹⁷ Tire-bouchon.

¹⁸ Généralement, les chasseurs de nuit allemands renonçaient à poursuivre l'attaque d'un adversaire sur ses gardes et préféraient chercher, dans la masse des bombardiers, une victime à surprendre.

¹⁹ FLAK : artillerie contre-avion (D.C.A.).

²⁰ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 1000.

²¹ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., pp. 133-134.

²² Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., pp. 83-84.

²³ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 104.

Les personnages de Jules Roy, comme le fantassin Ernst Jünger, affrontent des *Orages d'acier* mais l'auteur de *La vallée heureuse* ne se reconnaît rien de commun avec celui des *Falaises de marbres* dans lequel il ne voit qu'un lansquenet comme il s'en expliquera dans un essai paru en 1957, *L'homme à l'épée*.

C'est qu'à son patriotisme simple, charnel : « il n'était heureux qu'avec un certain ciel sur ses épaules, un certain air dans ses poumons et un certain pain dans la bouche²⁴. » Le héros de *La vallée heureuse* ajoute bien autre chose qu'un nationalisme étroit :

Le jour où il avait accepté de faire la guerre contre une certaine idée de l'humanité, Chevrier avait dû étendre aussi son idée de patrie au-delà de certaines frontières et même la dépouiller de ce qui l'eût limitée²⁵.

Un demi-siècle après *La vallée heureuse*, Jules Roy nonagénaire sera encore hanté par la « barbarisation » induite par le métier de bombardier, comme en témoigne ce passage de son livre posthume *Lettre à Dieu* :

Nous volions comme des anges des ténèbres, excités par la terre embrasée et le ciel crépitant, et c'était bien la preuve qu'une victoire pouvait nous rendre aussi barbares que l'ennemi qui avait bombardé Londres et rasé Coventry au début de la guerre²⁶.

La cause servie et les risques assumés justifiaient dans *La vallée heureuse* la joie également barbare ressentie par Chevrier à la vue des villes en flammes. Bien sûr il décollait pour

massacrer des hommes, mais ces hommes sont les ennemis de l'humanité et tant pis s'il y a des justes parmi eux. Ce n'est pas de les massacrer que je me lasse, car ces tueries ressemblent pour nous à des féeries astrales, mais de la peine qu'il m'en coûte pour les massacrer, et au fond de moi, je rugis de joie quand m'apparaît le brasier qui réduit leurs villes en cendres et leurs os en poussière, mais j'en ai le droit, car je pourrais tomber avec eux dans les flammes²⁷.

Ces terribles « féeries astrales », ces nuits obscures où errent, s'enflamment, se télescopent parfois les lourds et anguleux bombardiers de nuit *Halifax* ou *Lancaster* peints de couleurs sombres, les pinceaux des projecteurs, les éclatements d'obus et de bombes, les grappes multicolores des marqueurs composent le décor démoniaque de *La vallée heureuse*. L'aviateur bombardier s'est fait ange des ténèbres²⁸.

Mais qu'en est-il du chasseur ? À nous en tenir au champ d'investigation qui est le notre, la littérature au sens spécifique et peut-être étroit du terme, excluant les multiples récits et témoignages d'anciens pilotes publiés après la guerre²⁹, le livre de Richard Hillary *The last*

²⁴ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 48.

²⁵ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 59.

²⁶ Jules Roy, *Lettre à Dieu*, éd. Albin Michel, 2001, p. 30.

²⁷ Jules Roy, *La vallée heureuse*, op. cit., p. 103.

²⁸ Cf l'essai de Jules Roy, *Comme un mauvais ange*, éd. Charlot, 1946, 2^{ème} éd. Gallimard, 1960.

²⁹ Ce n'est pas faire injure aux auteurs de ces livres, dont nous avons lu plusieurs avec passion de dire qu'ils sont des pilotes doués pour l'écriture, alors que Richard Hillary ou Jules Roy ou Saint-Exupéry sont des écrivains qui furent aussi aviateurs.

*enemy*³⁰ témoigne aussi à sa façon de l'éclipse de la figure mythique du héros de l'air, bien qu'il soit l'œuvre d'un pilote de chasse.

L'auteur se destinait au métier d'écrivain, et le livre unique qu'il publia avant de disparaître passe pour un des meilleurs ouvrages de langue anglaise inspiré par la deuxième guerre mondiale. Né en 1919 dans une famille aisée, comblé de tous les dons de l'esprit et du corps, Richard Hillary fut un étudiant dilettante à Oxford où l'aviron, la discussion littéraire et la recherche du plaisir l'occupèrent plus que les études. Face à la montée du péril, il s'inscrit à « L'escadrille universitaire d'Oxford³¹ » et reçoit ainsi une formation d'officier-pilote de réserve. Individualiste, épicurien, méfiant envers les idéologies et toutes les formes de chauvinisme, il adhère néanmoins, dans une certaine mesure à l'imagerie des « chevaliers du ciel » en ceci qu'il voit dans la guerre des pilotes de chasse une série d'affrontements individuels, ce qui soustrait ces nouveaux duellistes aux horreurs du massacre collectif. Adhésion de résignation plus que d'enthousiasme : la guerre étant inévitable, Hillary la fera de la manière la moins inconfortable possible.

Mobilisé, devenu pilote de Spitfire, il participe à la bataille d'Angleterre au cours de laquelle il est abattu en flamme, gravement brûlé au visage et aux mains. Des mois d'hôpital, de multiples opérations de chirurgie réparatrice, la disparition semaine après semaine de ses amis de promotion jusqu'à ce qu'il devienne « *the last of the long haired boys* »³², le contact enfin avec le peuple de Londres confronté nuit après nuit au « Blitz »³³, vont conduire le jeune égotiste à la découverte de la solidarité. Il adhérera aux valeurs que l'Angleterre défend et qu'ont défendues spontanément ses camarades disparus sans rationalisation ou débat intérieur. Le livre fait peu de place au récit des combats, et l'auteur ne tient aucune comptabilité de ses succès³⁴. Chacun des brefs récits du chapitre « *The invaders* » évoquant les affrontements d'août et septembre 1940 est scandé par l'évocation des amis disparus : « From this flight Dan MacDonald did not return [...] », « From this flight Broody Benson did not return³⁵ ».

Le récit froid et comme distancié du dernier affrontement et de la chute ouvre le récit, et le même épisode nourrit le cauchemar qui inaugure la narration des mois d'hôpital :

I was falling. Falling slowly through a dark pit. I was dead. My body, headless, circled in front of me. I saw my mind that was the redness in front of eye, the dull scream in the ear, the grinning of mouth, the skin crawling on the skull. It was death and resurrection. Terror, moving with me, touched my cheek with hers and I felt the flesh wince. Faster, faster...I was hot now, hot again one

³⁰ Richard Hillary, « *The last enemy* », éd. Macmillan, London, 1942- titre tiré de « L'épître aux Corinthiens ».

³¹ Les escadrilles universitaires (University Air Squadrons) formées dans l'entre-deux guerres permettaient aux étudiants volontaires et médicalement aptes de suivre une formation de pilotes militaires de réserve.

³² « Le dernier des garçons aux longs cheveux », les pilotes issus des grandes Universités tenant à montrer leur détachement envers l'institution militaire par des coupes de cheveux peu réglementaires.

³³ Ce terme désigne l'offensive de bombardement nocturne dirigé contre les villes du Sud de l'Angleterre de 1940 à 1942.

³⁴ Et pourtant, en une semaine de combats Richard Hillary remporte cinq victoires confirmées, deux probables et deux « endommagées », ce qui en dit long sur l'intensité des combats lors de cette phase de La bataille d'Angleterre.

³⁵ Richard Hillary, « *The last enemy* », op. cit., pp. 93-95.

with my body, n fire and screaming soundlessly. Dear God, no! no! Not that, not again. The sickly smell of death was in my nostrils and confused roar of sound. Then all was quiet. I was back. Someone was holding my arms³⁶.

Le livre de Richard Hillary tient du roman d'apprentissage par l'acuité de l'analyse du passage de l'égotisme anarchisant à la solidarité avec le petit peuple londonien bombardé nuit après nuit ; cependant le prix payé pour cette conquête spirituelle – la chute, le feu, le remodelage douloureux du visage ravagé en font une terrible épreuve initiatique.

Cette conversion est dramatisée dans l'épisode final inventé : une femme du peuple exhumée d'un immeuble bombardé découvre parmi ses sauveteurs le narrateur défiguré et l'interpelle : « *I see they have got you too* », « je vois qu'il vous ont eu aussi ».

Si l'épisode n'est pas le plus convaincant de ce livre qui est une auto-fiction, il n'en permet pas moins au narrateur d'exprimer la solidarité de l'aviateur avec les plus humbles de ses compatriotes en évitant le recours à toute forme de rhétorique émotionnelle. Avec Richard Hillary, la chute ramène Icare parmi les hommes. L'un des « *few* » se fond avec les « *many* »³⁷.

Richard Hillary sera envoyé aux Etats-Unis en mission de propagande. C'est dans ce pays que sera publiée une première édition de son livre sous le titre de *Falling through space* qui sous son titre définitif *The last enemy* connaîtra un grand succès.

Après avoir écrit le scénario d'un film documentaire au tournage duquel il participe, et occupé divers postes d'Etat-Major, l'écrivain réussit à persuader les médecins et ses supérieurs de le laisser reprendre du service actif en dépit du handicap constitué par ses mains brûlées. Entretenant une formation de pilote de chasse de nuit, il se tue au cours d'un vol d'entraînement en janvier 1943.

Chez Richard Hillary comme chez Jules Roy, la verticalité prend plus souvent la forme de la hantise de la chute que celle de l'élan ascendant : l'imagerie catamorphe l'emporte sur l'imagerie ascensionnelle³⁸. Quant au feu, il dévore ou menace de dévorer le narrateur plus qu'il n'anéantit l'ennemi. Enfin la chute est aussi descente et retour parmi les hommes.

La lecture de *Pilote de guerre* n'infirmerait pas ce dernier point : certes Antoine de Saint-Exupéry domine de dix mille mètres le désastre sur lequel il médite ou – diraient certains – vaticine. Mais son sens aigu de la communauté le relie aux siens : l'équipage, le groupe, le pays.

La guerre moderne a donc ramené l'aviateur parmi les hommes, l'après-guerre avec la banalisation des transports aériens n'inverse pas cette tendance. Tout au plus voit-on l'image de Dédale, figure moins tragique et donc moins prestigieuse de celui qui ne sort pas du domaine de vol de la machine et arrive à l'heure à destination fixée, se substituer à celle d'Icare. La figure du pilote de ligne génère certes un réel prestige social, mais le public a désormais affaire à des hommes et non à des « archanges ».

³⁶ Richard Hillary, « *The last enemy* », op. cit., p. 111.

³⁷ Selon la formule de Winston Churchill à propos des pilotes de La bataille d'Angleterre : « *Never in the field of human conflict has so much been owed by so many to so few.* »

³⁸ Rappelons-nous le décollage hasardeux et la montée difficile des bombardiers de « *La vallée heureuse* ».

La tendance « dédaléenne » est bien illustrée par le romancier italien contemporain, Daniele del Giudice. Les romans où il se réfère à son expérience du pilotage font une large place à la technique dans la mesure où elle modifie notre perception du réel, notamment pour les pilotes dans le champ psycho-sensoriel et induit de nouvelles façons de réagir.

L'auteur s'avère capable de transformer en littérature ce qui pourrait être le passage d'un manuel d'aérodynamique et de mécanique du vol :

À partir de ce moment, l'air n'a plus été le même : il cherchait l'hélice, il cherchait l'avion, adhérait aux ailes et au fuselage et aux plans de queue, formant un voile immobile, une première couche sur laquelle d'autres glissaient visqueusement, commençait à pousser et à opposer une résistance ; des particules d'air s'alignaient en filets fluides de plus en plus épais, en veine d'air de plus en plus fuyantes, se déplaçaient et formaient un vide, accueillant en elles la forme pleine de l'avion ; elles se divisaient à l'attache des ailes, passant par-dessus et par-dessous, plus rapides et libres à courir sur le dos, plus lentes et entravées le long du ventre, elles s'écartaient en heurtant le gouvernail vertical, passant à gauche ou à droite, faisant pression plus sur un côté que sur l'autre³⁹.

Par ailleurs, l'essor de l'aviation de loisir et la multiplication de machines volantes nouvelles – ULM, delta-plane, parapente venant vers les années soixante-dix s'ajoutent au planeur et à l'avion de tourisme – relancent le vol « icarien » mais avec des connotations moins héroïques qu'hédonistes et ludiques⁴⁰.

En littérature, cette tendance est illustrée par l'écrivain-pilote Richard Bach, auteur de *Jonathan Livingstone le goéland*⁴¹ : la métamorphose est accomplie puisque le héros de cet hymne au vol n'est plus un homme, mais comme l'indique le titre, un oiseau. Chez le même auteur, le caractère « surnaturel » de l'aviateur « chamane » auquel faisait référence Gilbert Durand cité en ouverture de cet article est tendrement tourné en dérision dans *Le messie récalcitrant*⁴². Notons que cette histoire se déroule dans le milieu des aviateurs propriétaires d'antiques biplans, vivant au jour le jour en parcourant les campagnes américaines pour y proposer des promenades à trois dollars. Le roman se déroule donc dans un milieu marginal et porte la marque de la nostalgie d'une époque révolue.

Ainsi évolue la figure du héros de l'air que nous donne à voir la littérature : la mythification y cède peu à peu la place à l'humanisation. Resterait à déterminer dans quelle mesure ce changement peut découler du fait que les œuvres littéraires consacrées à l'aviation sont depuis un demi-siècle à peu près exclusivement l'œuvre d'écrivains-pilotes...

³⁹ Ce passage décrit : 1) la couche limite « formant un voile immobile, une première couche sur laquelle d'autres glissaient » 2) la dépression d'extrados et la surpression d'intrados, génératrices de portance : « Elle se divisait à l'attache des ailes, passant par-dessus et par-dessous, plus rapides et libres à courir sur le dos, et entravées le long du ventre ». 3) l'effet de déviation du souffle hélicoïdal sur le gouvernail de direction, cf la dernière phrase de la citation.

⁴⁰ Certaines pratiques exigent un fort engagement physique comme le delta-plane ou le parapente attirent les amateurs de sports extrêmes. Il en résulte un goût du risque pour lui-même étranger à l'esprit aéronautique traditionnel.

⁴¹ Richard Bach, *Jonathan Livingstone le goéland*, traduit de l'américain par Pierre Closterman, éd. Librio, 1986.

⁴² Richard Bach, *Illusions : The Adventure of a Reluctant Messiah*, trad. Guy Casaril, éd. Flammarion, 1978.

Roger Chemain
Université de Nice-Sophia Antipolis