



HAL
open science

L'espace mental d'Henry Farman

Philippe Gaboriau

► **To cite this version:**

Philippe Gaboriau. L'espace mental d'Henry Farman. Techniques et culture, 2014, Le corps instrument, 62, pp.188-207. 10.4000/tc.8398 . halshs-02062250

HAL Id: halshs-02062250

<https://shs.hal.science/halshs-02062250v1>

Submitted on 27 Mar 2019

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.

L'espace mental d'Henry Farman

Corps et sports mécaniques à la Belle Époque

Henry Farman's mental space. Body and motor sports in the Belle Époque

Philippe Gaboriau

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/tc/8398>

DOI : 10.4000/tc.8398

ISSN : 1952-420X

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2014

Pagination : 188-207

ISBN : 978-2-7351-2346-9

ISSN : 0248-6016

Référence électronique

Philippe Gaboriau, « L'espace mental d'Henry Farman », *Techniques & Culture* [En ligne], 62 | 2014, mis en ligne le 01 décembre 2017, consulté le 08 mars 2019. URL : <http://journals.openedition.org/tc/8398> ; DOI : 10.4000/tc.8398

200.000^F de PRIX



MONTAUL

GRANDE SEMAINE

D'AVIATION DE LA
REIMS DU 22 AU 29 AOÛT 1909 CHAMPAGNE

Illustration de MONTAUL pour la Grande Semaine d'Aviation de la Champagne 1909

L'ESPACE MENTAL D'HENRY FARMAN

Corps et sports mécaniques à la Belle Époque

Ils allaient, ils allaient, la folie du mouvement les exaltait. Ils se sentaient des êtres surnaturels, doués de moyens nouveaux et de pouvoirs inconnus, des espèces d'oiseaux dont les ailes rasaient la terre et dont la tête ardente planait jusqu'au ciel.

Leblanc 1898¹

La connaissance historique, si elle veut pousser jusqu'à son terme ses analyses d'une époque donnée, doit parvenir, au-delà de la société ou de la mentalité, aux vérités générales dans lesquelles les esprits de cette époque étaient, à leur insu, enfermés comme des poissons dans un bocal.

Veyne 2008

Un étrange « espace mental » semble avoir pris forme, en France, à partir des années 1890, autour des nouvelles pratiques de locomotion et de sport mécaniques. Capables de modifier les capacités mêmes de l'espèce humaine, bicyclette, automobile, avion étaient alors associés à la science et à l'industrie dans une même aventure sportive, se voulant à la pointe du modernisme. À l'intérieur de cette « Belle Époque française de la course au progrès », le pilote d'avion Henry Farman va avoir une biographie exemplaire au cœur des premières courses d'endurance, cyclistes et automobiles (de 1891 à 1903) et des débuts de l'aviation (de 1908 à 1911).

« Sportif entraîné aux sports mécaniques », Henry Farman va nous permettre de « décorifier la réalité historique » pour mieux comprendre les origines et l'importance de l'aviation – « la locomotion mécanique dans l'air » – dans l'espace français. Nous allons pouvoir, grâce à lui, regarder du côté de la bicyclette et de l'automobile et, de l'insertion sociale de ces nouveaux moyens de locomotion. En ces années, les sports mécaniques – cyclisme, automobile, aviation – s'appuient sur des salons, des courses d'endurance à valeur publicitaire



La grande aventure de l'aviation commence, en France, dans les années 1908-1909. Au cœur de ce nouvel espace mental, un pionnier, Henry Farman, est le premier aviateur à voler durant un kilomètre en circuit fermé, le 13 janvier 1908.

et diffusent le modèle d'un homme nouveau, rapide, aventureux, ouvert sur le progrès (Caron 1985 : 357). Ils ont, entre eux, des « affinités structurales » (Bourdieu 1981 : 133-167) et composent des mouvements sociaux, nés les uns des autres, qui modifient en profondeur « l'âme et le corps ». Symbolisant l'esprit nouveau, ils créent, à l'intérieur d'une époque « enfiévrée de progrès », une révolution mécanique et industrielle mais aussi physique et morale (Weber 1986).

Replongeons-nous, dans l'atmosphère sociale d'il y a un siècle. C'est la fin de l'année 1908. Le journaliste progressiste Louis Baudry de Saunier écrit dans la revue *L'illustration* : « La première exposition de l'Aéronautique a rendu au Grand Palais les journées glorieuses des Salons de l'Automobile d'autrefois!... Un mode de locomotion chasse l'autre. La locomotion mécanique sur routes a soulevé dans le public, depuis vingt ans, sous la forme de cycle et sous la forme automobile, un enthousiasme dont les échos ne s'affaiblissent un peu qu'aujourd'hui ; désormais, la bicyclette et l'auto font partie de nos mœurs, et la passion ne les escorte plus, pas davantage qu'elle n'accompagne la télégraphie ou la téléphonie. La locomotion mécanique dans l'air, avec ses mystérieux problèmes et ses révolutions prochaines, ne pouvait manquer de réveiller l'enthousiasme de la foule. Le nombre des entrées au Grand Palais a repris son étiage le plus élevé ; il a fallu un service d'agents de la force publique pour contenir la mer des visiteurs autour des bouts de bois et de toile sur lesquels Wright a joué à l'oiseau! [...] La première exposition de l'Aéronautique a clôturé de la façon la plus expressive la première année d'aéronautique vécue, si je puis m'exprimer ainsi, l'année 1908. Rappelons-nous que la première prouesse d'aviation qui attira l'attention générale en France est due à Farman, mais qu'elle ne date que du 13 janvier dernier : ce jour-là, Farman parcourut 1 500 mètres sans toucher le sol » (Baudry de Saunier 1909 : 16)...

Le destin emblématique d'Henry Farman

L'aviateur Henry Farman², âgé de 34 ans, fait les gros titres des journaux après son record du 13 janvier 1908 : le prix du premier kilomètre en circuit fermé. Et Henri Desgrange, directeur du journal *L'Auto* – créateur du Tour de France cycliste, cinq ans plus tôt – écrit, par exemple, dans son éditorial du lendemain : « Dans toutes ces luttes, Henry Farman s'est montré le prototype du citoyen moderne, à la fois affiné et vigoureux, grâce au sport prompt à la décision, d'initiative toujours en éveil, de courage indomptable, de volonté sans cesse en mouvement. C'est une des figures les plus caractéristiques de notre époque » (*L'Auto* 14 janvier 1908 : 1).

Qui est Henry Farman ? Avant tout, un « sportman » de la haute bourgeoisie parisienne. « Né à Paris en 1874, fils d'un grand correspondant des journaux de Londres, Henry Farman, écrit Charles Dollfus, était originairement de nationalité britannique. [...] Artiste peintre, il s'était très tôt passionné pour le sport cycliste et avec son frère Maurice, avait formé une équipe de tandem célèbre et imbattable, qui conquiert bien des records. Au début du xx^e siècle, Henry Farman devint un des plus fameux coureurs



automobiles, prenant glorieusement part aux championnats et grandes épreuves. Puis Farman s'essaie à l'aéroplane (il en commande un aux frères Voisin). [...] Pilotant toujours lui-même, Henry Farman fit, à Issy-les-Moulineaux, des essais méthodiques en roulant, puis, le 20 septembre 1907, il commençait à quitter le sol. Doué à la fois d'un courage tranquille, d'un esprit d'observation et de déduction remarquable, d'une sûreté de vue joints à des connaissances techniques exceptionnelles, il a créé seul l'art de piloter. En même temps, il proposa et exécuta, souvent contre le vœu des constructeurs, des modifications à son appareil » (Dollfus *et al.* 1965). « Henry Farman était depuis longtemps un sportman des plus connus par ses succès en cyclisme et en courses d'automobiles, lorsque ses triomphes d'aviateur lui ont conquis en quelques mois la grande notoriété mondiale, écrit le journal *L'Auto* au lendemain de son exploit du 13 janvier 1908. Son audace froide et réfléchie, son adresse physique firent de lui à la naissance de l'automobilisme un conducteur merveilleux dont les succès en courses automobiles et la virtuosité au volant d'un "monstre" de vitesse n'ont pas besoin d'être rappelés. L'année dernière, son activité se tournait vers l'aviation. [...] En quatre mois de travail acharné et d'entraînement inlassable, il arrivait à conquérir la complète maîtrise de son engin, sans se laisser rebuter par les déceptions, les déboires et les doutes qui sont encore le lot des pionniers de la locomotion nouvelle. Cet acharnement inlassable et cette foi dans l'Idée trouvent aujourd'hui leur récompense méritée » (*L'Auto* 1908 : 3). Henry Farman est décrit comme un champion sportif qui s'entraîne et maîtrise les techniques.

**Portrait d'Henry Farman,
Gand, 30 mai 1908**

Henry Farman, 34 ans en 1908, est un sportsman de la haute bourgeoisie parisienne, entraîné aux sports mécaniques (bicyclette et automobile) depuis le début des années 1890.

Photographie de presse

Henry Farman, veloceman

Henry Farman « vint au sport, écrit Jacques Sahel, par la bicyclette. À cette époque – 1892 – une course cycliste avait quelque chose de l'élégance d'un tournoi de tennis de nos jours. Après avoir roulé pour son plaisir des heures et des heures sur les routes dont la "petite reine" était l'unique souveraine, il s'engage, pour voir, dans le championnat de France des cent kilomètres, et le gagne » (Sahel 1936 : 12). En 1892, Henry Farman a 18 ans. En ces années, la bicyclette est novatrice ; elle agrandit le champ de perception de l'homme, donne un nouvel équilibre. La vitesse n'est plus réservée aux seuls cavaliers³.

« Mis au goût du jour, [Henry Farman] tente une grande épreuve sur route : Paris-Clermont. Il arrive premier. Pour qui sait ce que représente de soins minutieux, de méthode, de volonté, pareille réussite, ce succès est une indication précieuse sur le caractère du jeune sportif. À dix-huit ans il a fait connaissance avec ce qu'un homme a le plus de peine et d'intérêt à connaître : Soi. » (Sahel 1936 : 12) La presse – *Le Petit Journal* en tête – organise alors des épreuves cyclistes d'endurance qui démontrent la valeur des bicyclettes, des cadres, des chaînes, des pneumatiques. L'homme sur son « vélocé » peut dépasser les forces humaines. En 1891, une gigantesque course Paris-Brest-Paris a marqué les esprits⁴. « Il est évident que la course de vélocipède de Paris à Brest et retour a eu pour résultat d'avancer considérablement la révolution qui se fait dans nos habitudes de locomotion, remarque, par exemple, la revue mensuelle du Touring-club de France d'octobre 1891. Outre que l'outil se perfectionne tous les jours et que, d'ici peu de temps, on aura trouvé le moyen de ne pas restreindre son action aux pays peu vallonnés, il est déjà sorti du domaine platonique des sports pour

Affiche « Cycles Gladiator »

Années 1890 : la novatrice bicyclette est à la mode et les affiches vantent ses performances. La vitesse n'est plus réservée aux seuls cavaliers. L'homme et la femme, sur leurs vélos, peuvent dépasser les forces humaines. Au début des années 1890, Henry Farman est un champion cycliste. Sur route, en gagnant des courses d'endurance (Paris-Clermont-Ferrand, 1892) et en effectuant un « voyage-record » de Paris à Madrid en 1893 ; et sur piste, en tandem avec son frère Maurice.



entrer dans le domaine des applications utiles... C'est un cheval infatigable, qui se passe de nourriture, de palefrenier, de harnachement » (TCF⁵ (10) : 192)... « En moins de 72 heures, l'intrépide bicycliste – Charles Terront, vainqueur du Paris-Brest-Paris 1891 – a franchi 1 200 kilomètres, à demi-couché sur sa légère machine, rasant le sol comme l'hirondelle dont elle partage presque la vitesse » (TCF (11) : 217). Lors de ces années pionnières, voyageurs et industriels, explorateurs de nouvelles voies de distinction, contribuent « à l'évolution de la civilisation des mœurs. Ils diffusent des valeurs, des modes de vie et des perspectives entièrement nouveaux et, au-delà du tourisme proprement dit, contribuent à transformer les modes de vie » (Bertho-Lavenir 1999 : 219). En juin 1893, Henry Farman, avec un compagnon de route, son ami de Perrodil, va aller de Paris à Madrid, établir « une sorte de voyage record ». Les recordmen vont franchir 1 440 kilomètres en 7 jours et 13 heures « sur bicyclettes Gladiator munies de pneumatiques Seddon ». À Madrid, « cinquante mille personnes les escortent jusqu'à l'ambassade de France où l'ambassadeur les reçoit cordialement et signe leur feuille de route » (*Le Journal des velocipédistes* 1893).

Henry Farman, après les courses cyclistes sur route, se met à la piste. En 1893-1894, les épreuves sur piste attirent la foule et les vélodromes – véritables anneaux de vitesse où se battent les records – connaissent un âge d'or. « Excellent tacticien, [Henry Farman] court autant avec sa tête qu'avec ses jambes. Il forme, avec son frère Maurice, une équipe de tandem dont les aveuglants maillots jaune d'or deviennent vite légendaires, et imbattables. Serrés l'un contre l'autre, imbriqués sur une machine très courte, ils découvrent empiriquement cette loi des pénétrations dont l'importance se révélera si grande pour les mobiles aux grandes vitesses. Leur harmonie fraternelle leur permet des audaces interdites aux autres équipes. Leurs virages, notamment, où ils prennent avec le sol des angles invraisemblables assurent à leurs courses des pointes de vitesse inaccessibles aux concurrents » (Sahel 1936 : 12).



Affiche « Cycles Sirius »

Perception d'époque : la bicyclette donne des ailes aux hommes. Maurice Leblanc écrit en 1898 : « Ils se sentaient des êtres surnaturels, doués de moyens nouveaux et de pouvoirs inconnus, des espèces d'oiseaux dont les ailes rasaient la terre et dont la tête ardente planait jusqu'au ciel. »

Henry Farman, coureur automobile

« À la naissance de l'automobile Henry Farman est mûr. Il va se passionner pour tous les nouveaux engins au fur et à mesure de leur apparition. Il court en tricycle à pétrole, en tricar, en voiturette. Son premier succès c'est Paris-Pau en 1902 » (Sahel 1936 : 13). En 1902, Henry Farman a 28 ans. C'est un novateur. Après le cyclisme, il se passionne pour le sport automobile naissant qui valorise l'endurance des machines et des conducteurs. « C'est au cours de la Belle Époque que des hommes se lancent dans l'automobile. Tous sont des pionniers, étant donné que tout est à inventer, du produit à ses composants, de l'atelier à l'usine, du vendeur au client » (Loubet 2001 : 15).

Durant ces années, la France est le pays où « le sport automobile se structure le plus vite et s'installe dans le long terme ». Elle est « le premier producteur automobile mondial, le premier exportateur aussi, enfin le pays qui dépose le plus grand nombre de brevets⁶ » (Loubet 2001 : 27, 31). « En 1900, les Français fabriquent 4 800 voitures contre 800 aux Allemands et 175 aux Britanniques. En 1907, la France en est à 25 200 contre 12 000 au Royaume-Uni, 5 150 à l'Allemagne et 2 500 à l'Italie » (Laux 1977 : 38). « Il faut être fin mécanicien pour conduire pareils engins à la victoire. [Henry Farman] descend aux tréfonds des secrets du moteur. Il va devenir, il restera, il est toujours un technicien étonnant » (Sahel 1936 : 13). « Que sont les premiers véhicules sinon des quadricycles, des engins faits de tubes métalliques, conçus autour d'une évolution du cadre de bicyclette ? Les techniques utilisées sont le roulement à billes, la transmission par chaîne, la roue à rayons, le pneu à chambre, bref tout ce qui fait le deux-roues » (Loubet 2001 : 21).

« En 1902 une course d'automobiles sur routes c'était les gladiateurs au cirque. Lancé à quatre-vingt, cent à l'heure, sur un sol raboteux, dans un tel nuage de poussière qu'on n'y voit pas à trente mètres et qu'on ne peut se diriger que parce qu'on distingue du ciel entre les arbres, secoué par des pneus minces qui crèvent, éclatent, se déjantent à qui mieux mieux et dont l'usage ne dépasse en tous cas pas quelques centaines de kilomètres, c'est un beau sport de casse-cou. Il l'aborde sans hésiter. Il y maîtrise la peur. Il y gagne ses réflexes. [...] Il s'engage dans Paris-Vienne (1902) et se classe premier de sa catégorie, second du classement général derrière Marcel Renault » (Sahel 1936 : 13).

« Pourquoi fait-on des courses automobiles, s'interroge la revue *L'Illustration* de 1902 ? On en fait pour la même raison qu'on fait des courses de chevaux : pour améliorer la race, tant bizarre que paraisse la réponse. [...] Pour contrôler la valeur des modifications successives apportées aux voitures, quelle expérience pouvait être meilleure que la course ? [...] Les voitures de course sont aujourd'hui plus puissantes que jamais. Au fur et à mesure que croît la vitesse, c'est la résistance à l'air qui devient le plus énergique ennemi et exige du moteur le plus grand travail. En 1895, on gagna "Paris-Bordeaux-Paris" avec un moteur de 5 chevaux à l'allure moyenne de 24 kilomètres à l'heure ; en 1898, "Paris-Amsterdam" avec 11 chevaux, à l'allure de 45 kilomètres ; en 1899, "Paris-Bordeaux" avec 15 chevaux, à l'allure de 49 kilomètres ; en 1901, "Paris-Berlin" avec 50 chevaux, à l'allure de 69 kilomètres. » (Baudry de Saunier 1902)

Afin de promouvoir le nouveau moyen de locomotion, l'Automobile Club de France (fondé en 1895) et la presse comprennent l'importance de la compétition sportive et des expositions. Comme pour la bicyclette, les courses démontrent la solidité et la fiabilité des machines. En 1894, la première course automobile, Paris-Rouen, a été organisée par *Le Petit Journal*. Et en 1903, Paris-Madrid viendra marquer l'apothéose et la fin d'une époque.



Manuel Roble, *La Course Paris-Madrid, 1903*

Années 1900 : Après le cyclisme, Henry Farman se passionne pour le sport automobile qui valorise l'endurance des machines et des conducteurs. Il participe, entre autres épreuves, en 1903, au grandiose et tragique Paris-Madrid.

Le tragique Paris-Madrid automobile

Au mois de mai 1903, Henry Farman est au départ du Paris-Madrid. « La grande manifestation industrielle et sportive », « colossal raid international » fait les gros titres des médias. « Il y aura là, en effet, écrit *Le Petit Journal*, des voitures dont aucune imagination sportive n'aurait osé, il y a quelques années, rêver la réalisation : des 110 chevaux, des 90 chevaux, de vraies machines de guerre, par la construction et l'aspect. Les vitesses qu'on obtiendra avec ces engins promettent d'être absolument fantastiques » (18 mai 1903 : 4). « Après Amsterdam, après Berlin, après Vienne, c'est le tour de Madrid de servir de but à la gigantesque épreuve annuelle, maintenant passée dans les mœurs européennes, écrit le journal *Le Vélo*. Chacune des capitales du vieux continent convoite cet honneur et, avec le progrès de l'automobile, il est permis d'espérer que chacune aura sa grande journée. [...] Chaque course annuelle est une manifestation victorieuse en faveur de "l'Idée", qui se propage ainsi, dans le sillage de cette succession de courses triomphales, aux quatre coins cardinaux de la civilisation » (*Le Vélo* 24 mai 1903 : 1).

Les partants du Paris-Madrid, disent les journaux, sont « presque tous célèbres dans le monde sportif ; beaucoup sont des notoriétés de l'industrie nouvelle. Les anciens champions du cyclisme et de simples mécaniciens promus chauffeurs à force d'habileté coudoient, dans la liste vraiment peu banale des engagés, des personnalités aristocratiques très connues, voire des milliardaires. » Plus de trois cents véhicules sont engagés. Les vieilles étoiles des vélodromes sont nombreuses parmi les chauffeurs : les frères Henry et Maurice Farman, Fournier (premier du Paris-Berlin automobile), Charron, Terront, etc.

Les journaux décrivent le départ de ce Paris-Madrid 1903. Plus de deux cent mille parisiens passent, dans « une cohue indescriptible », une nuit blanche à Versailles en attendant l'aurore pour assister au premier départ (les départs sont donnés de minute en minute dès l'aube du 24 mai), « tant est grande la fascination qu'exerce sur la foule le miracle de vitesse et d'audace réalisé par cet accouplement bien moderne : l'effroyable machinerie scientifique chevauchée par une volonté humaine » écrit *Le Gil Blas* (25 mai 1903 : 1). « Le départ de la formidable épreuve de 1903 fut quelque chose d'extraordinaire, d'inouïe, d'énorme [...] Il n'est pas de mot assez fort pour caractériser ce torrent humain », écrit *Le Matin* (25 mai 1903 : 2). Deux cent vingt et un concurrents partent de minute en minute. « Mais l'aube pâlit à l'horizon ; la silhouette des monstres trapus se détache déjà dans l'incertitude de la nuit qui s'en va. Au-dessus du moteur impatient, l'homme est là, derrière son masque, comme un grand oiseau de proie ; les secondes passent, s'en vont. Partez ! le moteur, dans une prodigieuse détente, s'envole littéralement. Un autre lui succède. Quelques heures seulement et Versailles redeviendra désert. Et sur toute la route, les foules salueront au passage la grande victorieuse qui passe et qui s'appelle l'industrie automobile française » écrit Henri Desgrange dans *L'Auto* (24 mai 1903). Deux millions de personnes, estiment les journaux, font la haie de Versailles à Bordeaux. Tout Bordeaux, c'est-à-dire deux cent mille personnes, assistent « à l'arrivée de cette course sensationnelle » (*La Petite Gironde* 25 mai 1903 : 2). Les spectateurs sont souvent imprudents, « envahissant sans cesse la route et donnant aux coureurs l'hallucinante angoisse de plonger sans cesse dans la foule » (*L'Auto* 25 mai 1903 : 1). « Une vraie haie humaine bordait la route, et cette haie sans cesse en mouvement, oscillait continuellement et semblait toujours vouloir se fermer devant nous » écrit Maurice Farman, le frère d'Henry Farman, dans *Le Petit Parisien* (26 mai 1903 : 2).

Mais cette course vers le progrès – l'apogée automobile de cette espérance – se termine dans le drame et le chaos. Les accidents, effroyables, se multiplient : accident de Marcel Renault, dont la voiture bute dans un arbre : un mort, un blessé. La voiture de Loraine-Barrow heurte un chien et s'écrase contre un arbre : un mort, un blessé. Un passage à niveau : un mort, un blessé. Une femme qui traverse la route : un mort. Une voiture qui prend feu : un mort, le chauffeur brûlé vif, un blessé. Une voiture dans la foule : deux morts, un blessé, etc. La vitesse et la foule inconsciente qui encombre les routes causent de multiples accidents. La course est interdite. La presse en fait ses gros titres pendant trois jours. « Dernière heure : course interdite », « La course sanglante » titre *Le Matin* (25 mai 1903 : 1). Accusée : « la folie de la vitesse » qui, dans ce Paris-Madrid, semble avoir atteint son paroxysme. C'est un désastre. « Un lamentable spectacle : voitures renversées, disloquées, brisées, mises en pièces ; corps inertes d'hommes tués sur le coup, de blessés évanouis ou gémissants, gisant à terre, parmi des flaques de sang et des débris informes dans un cercle de gens affolés et consternés accourus à leurs secours » témoigne *L'Illustration* (30 mai 1903 : 371). « Il faut en conclure que, malgré la bonne volonté, la clairvoyance et la diligence de l'administration, il est matériellement impossible d'écarter de la route tout danger et, dans ces conditions, les courses sur routes ne peuvent être tolérées, surtout à des vitesses comme celles atteintes entre Paris et Bordeaux » (*Le Petit Journal* 27 mai 1903 : 1). « Ces courses de vitesse folle ne prouvent rien » (*Le Journal* 26 mai 1903 : 1). « La folie de la vitesse a fait trop de victimes, même aux yeux des passionnés de l'automobilisme » (*Le Journal* 25 mai 1903).

C'est la fin d'une époque. « Semblables à des monstres terribles, les autos, comme une trombe, apparaissaient au loin, puis, comme un éclair, passaient et s'effaçaient dans la poussière ! Les chauffeurs étaient renversés sur leurs sièges, presque couchés sur le dos, pour offrir à l'air moins de résistance, on les distinguait à peine... Ils se confondaient à leurs voitures. » (*La Petite Gironde* 27 mai 1903 : 2) Avec l'interdiction de cet événement se clôt une époque grandiose : celle où bicyclette et automobile étaient associées à la science et à l'industrie dans une même aventure sportive. Les valeurs vélocipédiques – comme on disait à l'époque – étaient alors proches des valeurs automobiles. Les épreuves cyclistes – sur route et sur vélodrome – influençaient les premières épreuves automobiles et les inventions cherchant à améliorer les vélocipèdes aidaient à penser les nouveaux moyens de locomotion mécaniques⁷.

Henry Farman, aviateur

Que devient Henry Farman ? Après la sinistre course Paris-Madrid et un accident en course en 1904, qui aurait pu être mortel, Henry Farman est prêt, nous dit Jacques Sahel, pour l'aviation. Il a trente ans. « Brusquement le grand rêve fait irruption dans cette tête lucide et passionnée » (Sahel 1936 : 23). Le destin d'Henry Farman va rebondir.

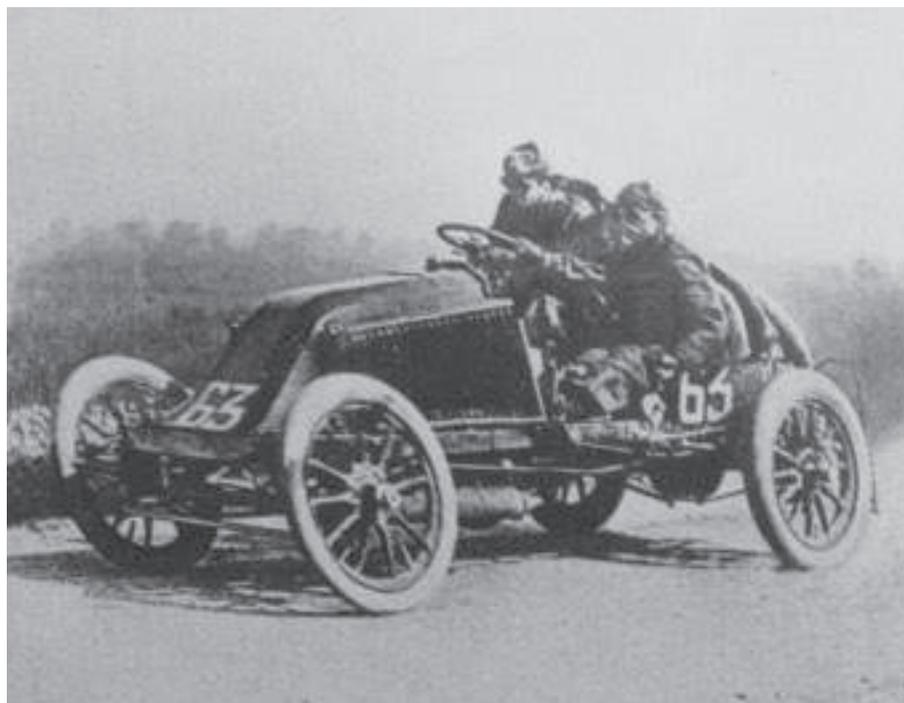
« Henry Farman décide d'aller à l'aviation par la fortune. À qui la demander ? À l'automobile⁸ » (Sahel 1936 : 22). Farman vend des châssis de voiture. « Un commerçant de la notoriété d'Henry Farman dont la célébrité sportive emplissait ce petit monde alors très fermé, qui courait pour les marques qu'il représentait, qui était un incomparable metteur au point des châssis qu'il vendait était certain d'arriver très vite à un chiffre imposant » (Sahel 1936 : 23).

Henry Farman achète un aéroplane à moteur à un constructeur parisien, les frères Voisin. Gabriel Voisin (1960 : 170, etc.), dans ses mémoires, raconte ce moment : « Un nouveau client se présenta, en mai 1907, rue de la Ferme. C'était un ancien coureur cycliste, conducteur de voitures automobiles, dont le nom était connu dans les milieux sportifs. Il s'appelait Henry Farman. E. Archdeacon avait reçu sa visite quelques jours plus tôt et notre excellent ami lui avait donné notre adresse en lui disant que nous étions les plus à même de satisfaire un amateur désireux de passer commande d'un aéroplane à moteur avec garantie de vol. En 1907, Henry Farman ignorait absolument tout de l'aviation, mais il était, en revanche, adroit, sportif et capable de conduire habilement un moteur à explosion⁹. Le 1^{er} juin 1907, il nous passa commande d'un aéroplane Voisin, muni d'un moteur Antoinette de 50 chevaux, payable après la réussite d'un vol d'un kilomètre¹⁰. »

La « locomotion aérienne » permet ainsi de faire perdurer et rebondir l'espérance industrielle et sportive. Un espace mental, une espérance mise en difficulté, pour la bicyclette et l'automobile, dès 1903¹¹. L'exploit d'Henry Farman de janvier 1908 sur son « aéroplane automobile », pour reprendre des termes d'époque, est vu, par les journaux du moment, comme « un triomphe de l'aviation ». « La locomotion aérienne purement mécanique n'est plus aujourd'hui l'idéal lointain de quelques inventeurs isolés, de quelques chercheurs inconnus, elle s'impose par la seule puissance du fait, écrit François Peyrey

Marcel Renault en pleine vitesse dans la descente de Sainte-Maure

Apogée automobile de la course vers le progrès, la course Paris-Madrid de mai 1903 se termine dans les drames et le chaos. La course est interdite et doit s'arrêter à Bordeaux. Marcel Renault meurt durant l'épreuve, lors d'un accident. Saunier, B. de, Dollfus, C. & E. de Geoffroy, 1936. *Histoire de la locomotion terrestre*. Paris, L'Illustration, p. 365.



dans le journal *L'Auto*. Nous n'avons plus qu'à attendre le jour prochain où le nouveau sport, initiateur d'une industrie nouvelle, aura déterminé dans le monde entier, pour des progrès plus rapides encore qu'on ne le suppose, la plus grande et la plus heureuse révolution que l'humanité ait encore connue » (*L'Auto* 14 janvier 1908).

« [Henry Farman] pouvait alors apporter à l'Idée un esprit large, cultivé et mûri, une adresse manuelle éprouvée, un esprit sportif, une âme bien trempée par la quotidienne audace, une vaste expérience mécanique, de l'argent, un corps solide, et cette méthode tenace, acharnée, presque inhumaine d'où lui venait le meilleur de ses succès » (Sahel 1936 : 23). « Habitué dès son enfance à tous les sports, coureur réputé de bicyclette, tandémiste remarquable, conducteur d'automobile à l'époque héroïque des courses, [Henry Farman] joignait à la connaissance des moteurs une audace froide et réfléchie, une ténacité et une patience méthodiques » écrit l'aviateur Ferdinand Ferber (1908). Henry Farman, écrit un autre aviateur, Robert Gastambide (1932 : 102-104), « se sentait suffisamment bon mécanicien pour faire corps avec sa machine volante et assez sportif pour en tirer le meilleur parti possible ». « Le banquet organisé hier soir par l'Aéro-club de France pour fêter la mémorable victoire d'Henry Farman dans le Grand Prix d'aviation, a obtenu un triomphal succès, écrit le journal *L'Auto* du 17 janvier 1908. Il ne s'agissait pas simplement d'une réunion unique de sportmen et de techniciens, fraternellement groupés depuis longtemps dans une foi commune ; l'importante fête d'hier soir dépasse de beaucoup la portée ordinaire des réunions de ce genre. Elle souligne une merveilleuse victoire de l'intelligence sur la matière, la plus enviée, la plus attendue de l'humanité, et qui paraissait encore, il y a trois ans, si lointaine. Elle marque aussi l'avènement d'un sport nouveau, la naissance d'une industrie dont les prodiges ne font que commencer et qui transformera le monde » (*L'Auto* 17 janvier 1908 : 1).

Les pionniers de la « route de l'air »

L'aviateur et théoricien Ferdinand Ferber, dans son livre de 1908 – *L'aviation, ses débuts, ses développements* – prend modèle sur vélo et automobile pour prévoir l'avenir social de l'aviation¹². « La période des exhibitions, écrit-il, durera jusqu'au moment où la phase sportive commencera, car les populations verront alors pour rien le spectacle qu'on aura accoutumé de leur faire payer très cher dans les aérodromes. » « La machine [...] ne sera plus considérée comme un jouet si dangereux et l'on essaiera de déboucher des aérodromes pour aller de crête en crête. [...] On cherchera à surprendre ses amis en villégiature dans les environs et la seconde phase du ville à ville commencera. C'est à ce moment que l'influence des journaux se fera sentir. Ils feront comme ils ont fait pour le cycle et l'automobile – ils créeront des prix de courses que tous les aviateurs se disputeront à l'envi. Les mêmes directions serviront de grand axe. On verra Paris-Bordeaux, le Tour de France et surtout Paris-Lyon-Méditerranée, car l'attraction de la Côte d'Azur est extrême. [...] La mode s'emparera de ce sport, comme elle s'est emparée de la bicyclette en 1893 et de l'automobile dix ans après. Si nous admettons une certaine continuité entre ces trois sports issus les uns des autres, nous pouvons prophétiser 1913 pour le commencement du snobisme. [...] Alors la chose sera lancée. [...] On volera de continent à continent. [...] La traversée Calais-Douvres, qui est relativement facile, tentera [...] les audacieux » (1908 : 142-144)¹³.

La réalité est quelque peu différente. Après janvier 1908, viennent les temps des premiers records¹⁴, des premières exhibitions, des premiers meetings, des premiers villes à villes. La France est alors au centre de la course au progrès. Et, pour avoir une reconnaissance internationale, l'américain Wilbur Wright arrive au Mans, au camp d'Auvours, au cœur de l'été et de l'automne 1908, « émerveillé tous les sportmen qui s'intéressent au progrès de la locomotion aérienne par des expériences de plus en plus sensationnelles » (*La Vie Automobile* 3 octobre 1908 ; Carlier 2003 : 356-357). Les valeurs automobiles, sportives et industrielles, regardent de près les valeurs naissantes de l'aviation. François Peyrey présente ainsi Wilbur Wright aux lecteurs : « Longtemps, trop longtemps, les frères Wright ont été accusés de bluff en Europe, peut-être même dans leur pays natal. Ils sont aujourd'hui consacrés par la France, et je ressens un plaisir intense de compter parmi les premiers qui répareront la flagrante injustice. Wilbur Wright a volé, nous l'avons vu évoluer, nous avons constaté son expérience datant de plusieurs années, sa connaissance approfondie du métier d'oiseau. Il serait aussi puéril de contester le premier vol du 17 décembre 1903, dans la Caroline du Nord, que de nier les récentes expériences de la Sarthe. [...] Ceux-là mêmes qui se gaussèrent le plus des aviateurs américains furent tout surpris de découvrir, en Wilbur Wright, un modeste, un timide, qu'horripilait la foule et les photographes. Il avait étonné auparavant les ouvriers de l'usine Bollée, où il exécuta le montage de l'aéroplane, par son habileté singulière et sa ponctualité. Il les a remplis d'admiration. Comme eux, il obéissait à la sirène de l'usine, reprenant ou abandonnant, au coup de sifflet, son travail méticuleux et délicat. Dans ce travail, il n'eut pas le moindre collaborateur, et l'on peut dire avec raison que pas une couture, pas un écrou n'ait été l'objet de ses longues méditations. [...] Wilbur Wright est haut de taille, mesure 1,80 m, maigre, sec, souple dans ses complets gris. À quarante et un ans, il a la sveltesse d'un lévrier. Sa physionomie douce, grave, énergique, est le



Le Petit Parisien, supplément littéraire illustré, 8 décembre 1907

L'aviation des années 1910 prend modèle sur les épreuves d'endurance cyclistes et automobiles, organisées par les journaux, pour se diffuser. Est-elle condamnée, en jouant avec le feu progressiste, à périr dans les drames ?

reflet de sa droiture, de sa dignité. Son interlocuteur éprouve la certitude qu'il n'a jamais menti. Le front est haut, admirablement intelligent, et de larges yeux clairs, illuminant la face de cet ascète-sportman, sont le limpide miroir de sa belle âme pure. Il est flegmatique étonnamment, et silencieux. [...] Sa culture intellectuelle est profonde. [...] Un jour qu'il rêvait un moment, les yeux perdus vers la lisière du bois qui encercle sa maison d'oiseau, il m'a fait songer à ces moines de l'Asie-Mineure, vivant juchés sur des pics inaccessibles. L'âme de Wilbur Wright est également hautaine et lointaine. [...] Wilbur Wright a donc justifié pleinement ses performances de 1903, 1904, 1905. Ah ! Certes, oui, ils volaient déjà mécaniquement, il y a cinq ans, les deux aviateurs américains ! On peut, aujourd'hui, reconnaître leur intelligent, âpre et long labeur. [...] » (*La Vie Automobile* 22 août 1908 : 534-537). « Que de chemin parcouru dans les progrès de l'aviation depuis le 13 janvier, où le public s'étonnait de voir boucler le premier kilomètre en circuit fermé, et même depuis le 6 juillet, où Farman accomplit le premier vol d'un quart d'heure¹⁵ » (*La Vie Automobile* 7 novembre 1908).

Dès le 25 juillet 1909, Louis Blériot traverse la Manche entre Calais et Douvres. Le journal *L'Illustration* vante son exploit : « Le grand geste est accompli : pour la première fois un homme, conduisant un oiseau de toile, de bois, d'acier, qui vomissait le feu, véritable dragon des légendes effarées d'autrefois, a traversé la mer, et, quittant un continent, pris terre sur l'autre par le chemin des airs à demi domptés ! Le vol historique et inoubliable de Blériot est un événement énorme ; au-dessus des champs, des bois et des villes, on

a fait bien d'autres exploits, plus longs en durée, en distance, plus audacieux, plus périlleux peut-être, mais aucun n'eut et n'a le caractère extraordinaire de cette triomphale traversée de la Manche qui a enthousiasmé l'univers ému, et troublé profondément, dans son orgueilleuse sécurité, l'inviolable Angleterre. [...] L'exploit de Blériot est un événement qui ouvre l'ère d'une révolution dans les relations de peuple à peuple » (*L'Illustration* 31 juillet 1909 : 74).

En août 1909, il y a la semaine de Champagne, à Reims. Une apothéose : « Ce qui nous impressionna tous [...], ce fut de voir évoluer en même temps les Wright, les Voisin, les Farman, les Blériot, l'Antoinette, se rejoignant, se dépassant, en filant à côté ou au-dessus les uns des autres ; se perdant un instant derrière un vallonement de la plaine, pour poindre bientôt sous la forme nouvelle que leur prêtait la distance ou le déplacement du soleil... La foule revint chaque jour plus nombreuse : cent mille spectateurs, mardi, unirent leurs applaudissements à ceux du

président de la République » (*L'Illustration* 28 août 1909 : 139-140). « Tandis qu'une foule innombrable accourue, chaque matin, des quatre points cardinaux venait camper dans l'enceinte de la pelouse ou aux alentours de la piste, les élégantes des tribunes coudoyaient les sportmen, les hommes politiques et les savants des deux mondes. La famille Roosevelt, le colonel de Parseval, le président de l'Aéro-club d'Amérique, son collègue de Londres, des ministres britanniques... et des ministres français, des députés, des membres de l'Institut, des généraux anglais, des ingénieurs japonais, se rencontrèrent sous les hangars des aviateurs avec les plus jolies femmes de Paris, de New York et d'ailleurs. Et tous quittèrent Reims avec une foi dans l'avenir qui apparaît comme le plus fécond résultat de ces journées inoubliables » (*L'Illustration* 4 septembre 1909 : 164).

Et il y a, aussi, les formidables et tragiques villes à villes de 1911, organisés par les journaux¹⁶ qui reprennent le modèle des courses d'endurance des sports mécaniques. Le Paris-Madrid de juin 1911 : « Dans l'azur lumineux, pour la conquête définitive de l'espace, les oiseaux merveilleux de Paris-Madrid vont prendre leur vol. Nous allons vivre l'heure inoubliable de l'élan magnifique vers le ciel » (*Le Petit Parisien* 21 juin 1911). « Il ne s'agira plus d'un audacieux, ou de deux ou de trois, accomplissant une exceptionnelle performance, mais de la conquête de l'air par le premier bataillon aérien recruté dans l'ensemble des hommes volants... L'expérience consistera à mettre réellement, pratiquement, en œuvre pour le service de la Patrie, la plus stupéfiante des découvertes humaines. » (*Le Petit Parisien* 17 juin 1911) Mais un avion atterrit sur le groupe des officiels ; tue le ministre de la Guerre et blesse gravement plusieurs invités prestigieux¹⁷.

Il y a le Paris-Rome-Turin¹⁸ qui se termine, lui aussi, tragiquement. Frey – seul des quatre aviateurs arrivés à Rome qui désire poursuivre jusqu'à Turin – fait « une épouvantable chute sur le mont Cimini, près de Viterbe et reste 13 heures bras et jambes, fracturés ». Il y a « le circuit européen » qui fait, lui aussi, plusieurs morts.

&

C'est la fin d'un espace mental. Déjà la guerre. Le début mental de la Première Guerre mondiale. La Belle Époque de la course au progrès dure fort peu longtemps pour l'aviation : dès les premiers villes à villes de 1911 (qui sont trop dangereux, comme le Paris-Madrid automobile de 1903), les aviateurs sont présentés comme les « premiers bataillons aériens » de l'histoire. Et l'ethos militaire chasse, bien avant le début de la Première Guerre mondiale, cet espace mental des pionniers – incarné par l'emblématique Henry Farman de 1908.

« À la naissance du vélo, les premiers fervents ont ressenti une impression de libération inconcevable aujourd'hui. Puis, l'auto a permis un nouveau bond. Et les tout premiers pionniers de l'aviation ont éprouvé aux premiers décollages une sensation de coupure avec le passé qui ne se retrouvera pas, même quand on partira sur la Lune » (Odier 1955 : 11).

Au cœur de la France, durant vingt ans, de 1891 à 1911, bicyclette, automobile, avion, nouveaux sports mécaniques, initiateurs d'industries et de pratiques nouvelles, furent associées dans un même espace mental¹⁹. Un même optimisme. Une même

utopie réaliste. Corps et machines à jamais associés dans la conquête de la vitesse en ces premiers temps de l'âge industriel : « Nous avons des ailes ! [...] N'est-ce pas que vous avez comme moi cette vision affolante que l'homme a des ailes maintenant ? Qu'il les ouvre donc toutes grandes, qu'il vole enfin puisqu'il lui est permis de ne plus ramper. Voici des ailes qui nous poussent, encore inhabiles et imparfaites, mais des ailes tout de même. C'est l'ébauche qui s'améliorera jusqu'au jour où nous planerons dans les airs comme de grands oiseaux tranquilles. [...] Vous qui enviez les oiseaux libres, vous qui cherchez des dieux derrière les nuages, vous qui jetez vos rêves et vos prières aux étoiles lointaines, voici, à portée de votre main, voici des ailes pour assouvir votre idéal » (Leblanc 1898 : 87).

Meeting aérien : 100 ans de la base
aéronavale de Palyvestre, 13 juin 2010



© F. Joulhan

NOTES

Photo d'ouverture : Ernest Montaut, Grande semaine d'aviation de la Champagne. Reims du 22 au 29 août 1909.

1. Maurice Leblanc parle d'un voyage à bicyclette fait en Normandie et Bretagne par deux jeunes couples de la bourgeoisie parisienne.
2. « Pour comprendre un individu, dit Norbert Elias, il faut savoir quels sont les désirs prédominants qu'il aspire à satisfaire. [...] Ces désirs ne sont pas inscrits en lui avant tout expérience. Ils se constituent à partir de la plus petite enfance sous l'effet de la coexistence avec les autres » (Elias 1991 : 14).
3. « Les chemins de fer, qui ont supprimé les chaises de poste et les diligences, avaient aussi déshabitué le Français du voyage à pied ou à cheval ; on se rendait d'un pays dans un autre ; on ne voyageait plus. Il n'y avait plus de touristes au vrai sens du mot ; l'important était d'arriver et non de voir. Le bicyclisme va ressusciter l'antique hospitalité des humbles et savoureuses auberges d'autrefois. » (Sarcey 1893) Notons ici que les frères Wright sont alors, dans les années 1892-1896, marchands de bicyclettes aux États-Unis. Comme le remarque justement Tom Crouch (1989 : 106) : « The bicycle bridged the gap between the age of the horse and that of the automobile. It marked the first convergence of technologies crucial to automobile production. »
4. Sur l'importance sociale de cet événement, voir : Gaboriau (1995 : 106-119 et 128-134).
5. *TCF* : Revue mensuelle du Touring-club de France.
6. Paul Morand, dans son roman-souvenir *1900* montre bien l'état d'esprit de la jeunesse bourgeoise de Paris : « L'auto n'était plus une spécialité d'ingénieurs comme les années précédentes où des courses de consommation se disputaient entre le Chalet du Cycle à Neuilly et l'usine de la Compagnie des eaux à Suresnes ; la France entière frissonnait d'une émotion démocratique et sportive [...] On abandonnait le cheval aux nationalistes, le crottin aux réactionnaires [...] L'union demeurait étroite entre la bicyclette et l'auto. Déjà, les premiers champions vieillissant des vélodromes, Farman, Charron, passaient d'un métier à l'autre [...] Les grandes personnes [...] continuaient de s'engouer de la bicyclette ; nous étions nés après elle, elle ne nous étonnait plus. Nous ne la nommions plus "la petite reine". Notre grand amour, ce fut le moteur » (1941 : 116-124).
7. Année de naissance du Tour de France cycliste, 1903 doit être considérée, avant tout, comme un moment-rupture. Le Tour de France cycliste naît à l'instant-même où les grandes épreuves automobiles sur route (le grandiose Paris-Madrid du mois de mai 1903) se voient interdites par l'État français. L'année 1903 marque la fin, à l'intérieur de l'espace français, d'une époque : l'âge d'or de la bicyclette s'achève. La vélocipédie, fer de lance des valeurs distinguées de la fin du XIX^e siècle, se démode peu à peu dans les milieux aisés qui rêvent moteur, automobile et aéroplane. La fondation du Tour de France est aussi l'indice d'un nouveau commencement. La bicyclette, dont le prix baisse, tend à se démocratiser. Presses sportives, constructeurs, courses cyclistes popularisent de plus en plus ses exploits. Le Tour de France cycliste va être une épreuve différente : contrairement aux courses des années 1890 (Bordeaux-Paris, Paris-Brest-Paris, Paris-Roubaix, etc.), elle se déroulera sans entraîneurs, les coureurs ne chercheront pas à battre des records. Ils seront seuls, face à la nature, face à eux-mêmes dans une course individuelle. L'époque des records de vitesse à battre (en se faisant entraîner par des engins motorisés) est terminée ; le temps n'a plus qu'une valeur secondaire. L'important c'est l'ordre de classement, la comparaison entre les concurrents, la valeur physique et morale de chacun (Gaboriau 2003 : 57-78).
8. Cette manière de faire est loin d'être unique. L'aviateur Roland Garros, par exemple, né en 1888 à La Réunion où son père est avocat, et qui débute l'aviation en 1910, après avoir vu le meeting de Reims de 1909, lâche la faculté et ouvre un magasin pour vendre des automobiles, au 6 avenue de la Grande Armée, avec quelques fonds avancés par son père. « Excellent apprentissage mécanique, cette profession mettait aussi Garros en relation avec des confrères, qui presque tous avaient débuté dans le cyclisme et dont certains se passionnaient, comme les frères Farman et Rougier, pour l'aviation naissante. » (Garros 1966 : 14) Roland Garros ainsi s'enrichit et peut acheter son premier avion.
9. Nous soulignons ici ses capacités.
10. En 1907, Henry Farman est un aviateur qui s'entraîne à voler : « À force de rouler, de bourlinguer, d'être secoué dans sa cage à poulets, de vivre avec son avion, de se faire porter, puis enlever par lui, à force de voler, puis de virer, Henry Farman commence à "sentir" l'appareil idéal » (Sahel 1936 : 110).

11. Pour l'automobile, dès 1907-1908, « le temps des pionniers est révolu. Le succès ne repose plus sur le nom ou la réputation, pas plus que sur les victoires sportives glanées dans les courses prestigieuses. L'automobile rivée au créneau de la voiture de luxe, prisonnière des contraintes liées à une extrême diversité de l'offre, l'automobile figée dans la petite série et condamnée à l'utilisation d'une main-d'œuvre chère n'a plus d'avenir devant elle » (Laux 1977 : 52).
12. « La route de l'air » est le titre d'un livre publié en 1911, par Alphonse Berger, aux éditions Hachette. Notons ceci : les premiers aviateurs, par mesure de sécurité (*sic*), essayaient de voler le plus près possible du sol. Nous sommes ici fort éloignés des « habitudes mentales » des pratiquants des ballons sphériques ou dirigeables, qui, dès la fin du XVIII^e siècle, valorisaient, avant tout, la navigation et les ascensions aériennes. « Plus légers que l'air » et « plus lourds que l'air » appartiennent, soulignons-le fortement, à deux univers d'« affinités structurales » différentes.
13. Ferdinand Ferber conclut son livre par ces mots : « Où s'arrêtera-t-on ? On ne s'arrêtera pas. [...] Pour aller plus haut, et l'homme voudra aller plus haut, il faudra adopter un principe différent. Le principe de la fusée est tout indiqué. Le moteur à réaction s'en déduit. L'homme sera enfermé dans une enceinte où l'air respirable sera fabriqué. À vrai dire, il ne montera plus une machine volante, mais plutôt un projectile dirigeable » (1908 : 161).
14. La progression des records d'aviation avant 1909 (distance sans escale) était représentée de cette manière en 1914 (Roland Garros *et al.* 1980 : 214):

Santos-Dumont	Bagatelle	12 novembre 1906	0 km 210
H. Farman (Voisin)	Issy	26 octobre 1907	0 km 770
H. Farman (Voisin)	Issy	13 janvier 1908	1 km
H. Farman (Voisin)	Issy	21 mars 1908	2 km 400
L. Delagrangé (Voisin)	Issy	11 avril 1908	3 km 925
L. Delagrangé (Voisin)	Rome	30 mai 1908	12 km 750
L. Delagrangé (Voisin)	Issy	16 septembre 1908	24 km 125
Wright (Wright)	Auvours	21 septembre 1908	66 km 600
Wright (Wright)	Auvours	18 décembre 1908	99 km 800
Wright (Wright)	Auvours	31 décembre 1908	124 km 700

15. En 1911, Paris-Madrid est organisé par *Le Petit Parisien* ; Paris-Rome, par *Le Petit Journal* ; le circuit européen par *Le Journal*.
16. « Une catastrophe épouvantable a attristé, dès le début, la course d'aéroplanes Paris-Madrid organisée par *Le Petit Parisien* : M. Bertaux, ministre de la Guerre, a été tué sur la piste d'Issy-les-Moulineaux ; M. Monis, président du Conseil, et M. Henry Deutsch ont été grièvement blessés... » (*L'Illustration* 27 mai 1911).
17. « L'épreuve de la course d'aéroplanes Paris-Rome-Turin semble devoir dépasser les prévisions les plus optimistes. Cette magnifique épreuve, organisée par *Le Petit Journal* avec le concours d'un comité italien, comporte trois grandes étapes. » (Paris-Nice ; Nice-Rome ; Rome-Turin) « [...] Le départ fut donné dimanche matin 28 mai, sur l'aérodrome de Buc. Le temps était radieux, et, tandis que le général Goiran, nouveau ministre de la Guerre, saluait, l'un après l'autre, les aviateurs, des déjeuners improvisés sur l'herbe nous reportaient aux temps héroïques des courses automobiles. Jamais encore on n'avait assisté à une série d'envolés aussi brillante. Garros part le premier à 6 heures. Ses camarades s'enlèvent avec la même virtuosité à une ou deux minutes d'intervalle. Sur 21 pilotes inscrits, 12 sont partis » (*L'Illustration* 3 juin 1911).
18. Dès 1910, Henry Farman devient constructeur d'avion. En 1919, avec ses deux frères, Dick et Maurice, il fonde une compagnie de construction aérienne suite au succès des premiers avions (de guerre) dessinés par Maurice. En 1924, Henry Farman crée, avec ses deux frères, la Société générale des transports aériens, qui est ensuite intégrée, en 1933, à Air France (Sahel 1936).

RÉFÉRENCES

- Baudry de Saunier, L. « La course Paris-Vienne », *L'illustration* 28 juin 1902.
- Baudry de Saunier, L. 1909 « La première exposition de l'aéronautique (24 au 30 décembre) », *L'illustration* 2 janvier 1909: 16.
- Bertho-Lavenir, C. 1999 *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*. Paris: Éditions Odile Jacob: 219.
- Bourdieu, P. 1981 « Postface » in E. Panofsky, *Architecture gothique et pensée scolastique*. Paris: Minuit: 133-167.
- Carlier, C. 2003 *Le match France-Amérique. Les débuts de l'aviation*. Paris: Economica: 356-357.
- Caron, F. 1985 *La France des patriotes de 1851 à 1918*. Paris: Fayard: 357.
- Crouch, T. D. 1989 *The bishop's boys. A life of Wilbur and Orville Wright*. New York: W.W. Norton: 106.
- Dollfus, C. et al. 1965 *Aéronautique. L'homme, l'air et l'espace astronautique*. Paris: Éditions de l'illustration.
- Elias, N. 1991 *Mozart, sociologie d'un génie*. Paris: Le Seuil: 14.
- Ferber, F. 1908 *L'aviation, ses débuts, son développement. De crête en crête, de ville à ville, de continent à continent*. Paris: Berger-Levrault.
- Gaboriau, Ph. 1995 *Le Tour de France et le vélo. Histoire sociale d'une épopée contemporaine*. Paris: L'Harmattan: 106-119 et 128-134.
- Gaboriau, Ph. 2003 « The Tour de France and Cycling's Belle Époque », *The International Journal of the History of Sport* 20 (2): 57-78.
- Garros, R. 1966 *Mémoires*. Paris: Hachette: 14.
- Garros R. et al. 1980 *L'Aéronautique*. Genève: Slatkine: 214.
- Gastambide, R. 1932 *L'Envol*. Paris: Gallimard: 102-104.
- Laux, J. 1977 *La Révolution automobile*. Paris: Albin Michel: 38.
- L'Auto*, 24 mai 1903.
- L'Auto*, 25 mai 1903.
- L'Auto*, 14 janvier 1908.
- La Petite Gironde*, 25 mai 1903.
- La Petite Gironde*, 27 mai 1903.
- « La traversée de Blériot », *L'illustration* 31 juillet 1909: 74.
- La Vie Automobile*, 22 août 1908.
- La Vie Automobile*, 3 octobre 1908.
- La Vie Automobile*, 7 novembre 1908.
- « Le banquet Henry Farman », *L'Auto* 17 janvier 1908: 1.
- Leblanc, M. 1898 *Voici des ailes*. Paris: Phébus.
- Le Gil Blas*, 25 mai 1903.
- Le Journal*, 25 mai 1903.
- Le Journal*, 26 mai 1903.
- Le Matin*, 25 mai 1903.
- Le Petit Journal*, 18 mai 1903.
- Le Petit Parisien*, 26 mai 1903.
- Le Petit Journal*, 27 mai 1903.
- Le Petit Parisien*, 17 juin 1911.
- Le Petit Parisien*, 21 juin 1911.
- Le Vélo*, 24 mai 1903.
- L'illustration*, 30 mai 1903.
- L'illustration*, 28 août 1909.
- L'illustration*, 4 septembre 1909.
- L'illustration*, 27 mai 1911.

- L'illustration*, 3 juin 1911.
- Loubet, J.-L. 2001 *Histoire de l'automobile en France*. Paris : Le Seuil.
- Morand, P. 1941 *1900*. Paris : Flammarion : 116-124.
- Odier, A. 1955 *Souvenirs d'une vieille tige*. Paris : Fayard : 11.
- Sahel, J. 1936 *Henry Farman et l'aviation*. Paris : Grasset.
- Sarcey, F. 1893 *Paris-Cycle, journal quotidien de la vélocipédie* 29 novembre 1893.
- Touring club de France* (10) : 192.
- Touring club de France* (11) : 217.
- « Un triomphe de l'aviation », *L'Auto* 14 janvier 1908 : 1.
- Veyne, P. 2008 *Foucault, sa pensée, sa personne*. Paris : Le Seuil.
- Voisin, G. 1960 *Mes 10 000 cerfs-volants*. Paris : La Table Ronde.
- Weber, E. 1986 « La petite reine » in Weber, E. *Fin de siècle, La France à la fin du XIX^e siècle*. Paris : Fayard.
- Weber, E. 1986 « Altior, citior, fortior » in Weber, E. *Fin de siècle, La France à la fin du XIX^e siècle*. Paris : Fayard.

POUR CITER CET ARTICLE

Gaboriau, Ph. 2017 « L'espace mental d'Henry Farman. Corps et sports mécaniques à la Belle Époque », in G. Bartholeyens & F. Joulian, *Le corps instrument*, Techniques&Culture 62 : 188-207.

RÉSUMÉ

L'espace mental d'Henry Farman. Corps et sports mécaniques à la Belle Époque

Un étrange « espace mental » semble avoir pris forme, en France, à partir des années 1890, autour des nouvelles pratiques de locomotion et de sport mécaniques. Capables de modifier les capacités mêmes de l'espèce humaine, bicyclette, automobile, avion étaient alors associés à la science et à l'industrie dans une même aventure sportive, se voulant à la pointe du modernisme. À l'intérieur de cette « Belle Époque française de la course au progrès », le pilote d'avion Henry Farman va avoir une biographie exemplaire au cœur des premières courses d'endurance, cyclistes et automobiles (de 1891 à 1907) et des débuts de l'aviation (de 1908 à 1911).

ABSTRACT

Henry Farman's mental space. Body and motor sports in the Belle Époque

A strange « mental space » seems to have taken shape, in France, from 1890s, around the new practices of locomotion and motor sports. Capable of modifying the capacities of the human race, bicycle, automobile, plane were then associated to the science and to the industry in the same sports adventure, aiming to be at the forefront (tip) of the modernism. Inside this « French Belle Époque of the running (race) in the progress », the airline pilot Henry Farman is going to have an exemplary biography in the heart of the first long-distance races, cycle and automobile (from 1891 till 1907) and beginnings of the aviation (from 1908 till 1911).

MOTS CLÉS

Espace mental, sports mécaniques, Belle Époque, bicyclette, automobile, aviation, Henry Farman.

KEYWORDS

Mental space, motor sports, Belle Époque, cycle, automobile, aviation Henry Farman.