



**HAL**  
open science

## De la “science aéronautique” à la fiction positive

Damien Accoulon

► **To cite this version:**

Damien Accoulon. De la “science aéronautique” à la fiction positive : Imaginer un vol transatlantique en 1924. Dominique Faria; Alan P. Dobson; António Monteiro; Luís Nuno Rodrigues. *L’Aviation et son impact sur le temps et l’espace*, Le Manuscrit, pp.203-225, 2019, Exotopies, 978-2-304-04756-1. halshs-03155357

**HAL Id: halshs-03155357**

**<https://shs.hal.science/halshs-03155357>**

Submitted on 1 Mar 2021

**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.

**Damien ACCOULON, « De la “science aéronautique” à la fiction positive : imaginer un vol transatlantique en 1924 », dans Dominique FARIA, Alan P. DOBSON, António MONTEIRO et Luís Nuno RODRIGUES (dir.), *L’Aviation et son impact sur le temps et l’espace*, Paris, Le Manuscrit, coll. « Exotopies », 2019, p. 203- 225.**

Version soumise :

Le 22 février 1924 à la Société de Géographie, René Fonck donne une conférence très médiatisée à l’invitation de la Société des Conférences. En sa qualité de Président de la Ligue aéronautique et de député des Vosges, l’« as des as » de la Première Guerre mondiale propose à un auditoire de choix d’imaginer ce que sera bientôt le voyage d’une Parisienne, reliant Paris à New York en moins de huit heures.

Établissant son exposé « d’après les données que la science possède à l’heure actuelle » (Fonck, 1924b: 83), le pilote délivre une présentation mêlée de romantisme et du futurisme propre à la modernité de son époque. Son expérience du vol et les progrès répétés de l’aviation depuis la guerre transforment son horizon des possibles.

Appuyée tant sur les raids de ses contemporains que sur un imaginaire médiatique en construction, cette conférence à prétention savante permet d’observer comment les réalités du vol ont prêté à la fiction positive, transformant effectivement le rapport à l’espace et au temps, dont les hommes aspirent à rapidement s’affranchir par le développement du moyen aérien. Aviateur autant qu’expert, Fonck y pense ce qui n’a encore jamais été réalisé, marquant la manière dont l’expérience tout autant que les représentations ont agi sur ces hommes.

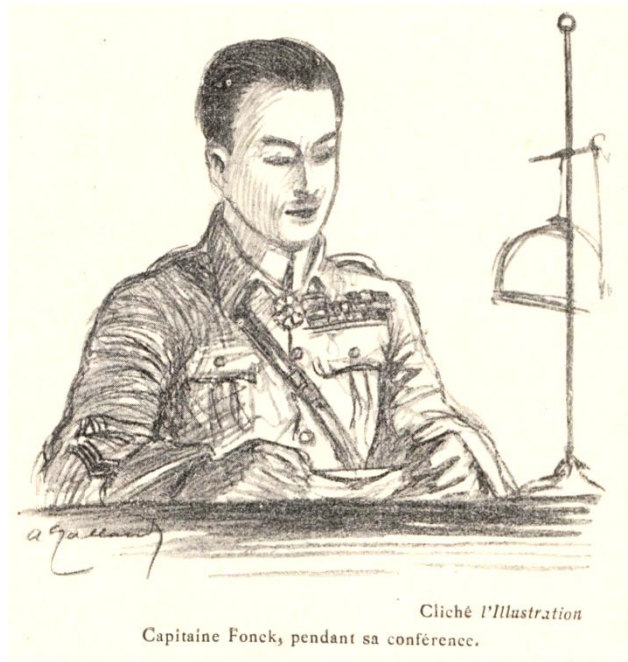
## **L’expérience et la « science aéronautique », fondements revendiqués d’une présentation savante**

René Fonck n’a pas encore 30 ans mais bénéficie déjà d’une légitimité certaine considérant son passé dans l’aviation<sup>1</sup>. Pilote de chasse lors de la Première Guerre mondiale, il est auréolé du titre d’« as des as » pour avoir obtenu 75 victoires officielles. La presse ayant particulièrement mis en valeur les « chevaliers du ciel », ceux-ci bénéficient d’une image très positive auprès du grand public. Fonck s’appuie ainsi sur ce passé d’aviateur pour d’emblée s’excuser d’être « plus habitué aux actes qu’aux paroles. La solitude des espaces aériens m’a fourni plus de méditations qu’elle ne m’a donné le goût de les exprimer » (Fonck, 1924c: 131). Il use de cette image d’homme d’action pour mieux marquer sa légitimité pratique tout en s’inscrivant dans une mystique du vol « où se révèlent les âmes fortes [rappelant] alors la dimension religieuse de la retraite en plein désert » (d’Abzac-Épezy, 2013: 37). Il se réclame d’une réflexion forgée dans l’action dont

---

<sup>1</sup> Il est né à Saulcy-sur-Meurthe (Vosges) le 27 mars 1894.

témoignent ses multiples décorations arborées en barrette et la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur que dessine André Galland (*L'illustration*, 1924; Fonck, 1924b).



René Fonck croqué par André Galland

Fonck associe ainsi son passé militaire et son présent technicien en lisant, à la lumière d'une lampe électrifiée, un texte savamment pesé.

Capitalisant sur son prestige militaire, le pilote a intégré le comité directeur de l'Aéro-Club de France avant de prendre la présidence d'une association affiliée, la Ligue Aéronautique de France, le 8 juillet 1921. Il accède ainsi à une position d'autorité au sein des cercles éclairés de promotion de l'aéronautique, entretenant une sociabilité exclusive pour mener une vie mondaine et savante en marge de l'activité sportive (Robène, 1998: 279-80). Serrurier-ajusteur avant-guerre, Fonck voit cette ascension facilitée par son élection en décembre 1919 au sein de la Chambre des députés. Devenu « député-aviateur », il est peu présent dans les débats mais très actif dans la presse, publiant de nombreuses tribunes en faveur d'un Ministère de l'Air et mettant en garde contre le danger allemand qu'agite le centre-droit dont il fait partie (Accoulon, 2018). Son livre *L'Aviation et la sécurité française*, paru en décembre 1923, bénéficie d'un écho certain dans les milieux intellectuels et militaires français, bien que ses recommandations restent lettres mortes (Fonck, 1924a). Le pilote y exprime un avis éclairé, appuyé sur la collecte et le classement thématique de nombreuses données rassemblées depuis 1919. La conférence qu'il donne à la Société de Géographie s'inscrit dans la continuité de ces publications où il prétendait déjà « alterner sans cesse l'expérience et la théorie » (Fonck, 1924a: 11) et en prolonge les conclusions en insérant une illustration savoureuse : le voyage d'une Parisienne entre Paris et New York<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Ce voyage d'une Parisienne s'insère dans une présentation plus large, faisant suite à un rappel historique des débuts de l'aviation, un état de l'aviation française et « l'avenir de la science aéronautique ». La

Fort de cette double légitimité pratique et théorique, René Fonck propose ainsi à un auditoire choisi un récit mêlant science et imaginaire, quelques mois avant les élections législatives de mai 1924 où le Cartel des gauches balaie le Bloc national et le pilote avec lui.

Organisée par la Société des Conférences et donnée à l'Hôtel de la Société de Géographie, cette présentation s'inscrit dans la série des conférences du vendredi de la Société de Géographie, qui compte environ 1.700 membres début 1924 (Fierro, 1983: 279-80). Fonck se trouve ainsi « devant une assistance nombreuse et choisie, parmi laquelle était largement représenté l'élément féminin, venu pour applaudir notre glorieux as des as » (Fonck, 1924b: 83). Une remarque qui renvoie à l'imaginaire médiatique du pilote prisé des femmes mais aussi à l'écho reçu par sa présentation, annoncée par plusieurs quotidiens (*Le Radical*, 1924; *Le Matin*, 1924; *Le Gaulois*, 1924) puis reprise dans plusieurs journaux spécialisés (Fonck, 1924b; *Les Sportives*, 1924; *Revue aéronautique de France*, 1924) comme dans la presse nationale et régionale (*Journal des débats*, 1924; *L'Illustration*, 1924; *Le Bien Public*, 1924). Revue conservatrice des éditions Plon, *La Revue hebdomadaire*, partenaire de la Société des Conférences, la publie même en intégralité, nous permettant d'en connaître le contenu (Rasmussen, 2009; Fonck, 1924c).

L'auditoire mentionné par ces articles matérialise une partie des réseaux érudits intéressés par les questions aéronautiques. Outre le lien entre aviation et géographie, le lieu de la conférence manifeste l'influence d'un homme, le prince Roland Bonaparte, Président de la Société de Géographie et de la Fédération aéronautique internationale, également membre du comité de direction de l'Aéro-Club de France. Le petit-fils de Lucien Bonaparte, alors sur son lit de mort<sup>3</sup>, participe ainsi au devoir que se font ces « notabilités savantes » de diffuser le savoir aux milieux cultivés mais aussi d'y faire progressivement accéder les couches populaires en faisant œuvre de pédagogie par la vulgarisation (Chaline, 1998: 174-81). L'exposé de Fonck s'inscrit pleinement dans cette ambition en réunissant des éminences de l'aéronautique et la bonne société parisienne en quête de rêve aérien.

Certaines des personnalités les plus influentes de l'armée française sont présentes, du général Marie-Eugène Debeney, fraîchement nommé Chef d'État-major général de l'Armée, au maréchal Émile Fayolle, Inspecteur général de l'Aéronautique, auxquels sont adjoints les généraux Julien Dufieux et Albert Tanant, commandant respectivement l'École supérieure de guerre et l'École militaire de Saint-Cyr. Ils côtoient d'autres haut-gradés aux

---

conférence est conclue par un résumé de ses thèses sur l'aviation militaire, dont il est persuadé que les bombardiers peuvent également servir à l'aviation commerciale (*Le Gaulois*, 1924; *Journal des débats*, 1924).

<sup>3</sup> Il est alité et ne peut assister à la conférence. Il renonce le mois suivant à ses mandats et décède à Paris le 14 avril 1924.

commandes d'une aviation civile restée marquée par la guerre, le colonel Louis de Goÿs de Mézeyrac représentant le Sous-secrétaire d'État à l'Aviation aux côtés du colonel Gaston Casse, directeur du Service de la Navigation aérienne. Le député Pierre-Etienne Flandin, Président de l'Aéro-Club de France, et son Secrétaire général Georges Besançon, pionnier de l'aérostat, ajoutent au prestige de cette assemblée que complète l'académicien René Doumic, Président de la Société des Conférences et rédacteur en chef de l'intellectuelle *Revue des Deux mondes* qui ouvre ses pages à René Fonck en mai 1924, en partie suite à cette conférence (Karakatsoulis 2009; Fonck 1924d).

Ces éminences officielles sont relevées d'un parterre plus mondain, en tête duquel le Professeur au Collège de France et député Gaston Deschamps, accompagnant l'écrivaine Louise Faure-Favier, l'ingénieur Michel Wibault et l'autre député-aviateur Alfred Heurtaux.

D'emblée, Fonck affirme faire de la science le fondement de son récit. « Il ne viendrait à l'esprit de personne d'envisager l'état futur d'une œuvre dont on ne connaîtrait rien [...] : toute description de l'avenir ne saurait être qu'un développement rationnel d'hypothèses basées sur des données précises » (Fonck, 1924c: 131). On trouve chez le pilote le même rationalisme scientifique qui domine chez ses contemporains (Chaubet, 2006: 17-21). Fonck expose les données scientifiques des premières avancées de l'aéronautique pour mieux justifier sa position d'expert, affichant ainsi sa foi en la positivité de la « science magicienne » pour en faire la base de sa fiction (Fonck, 1924a: 31). « L'aviation nous a jusqu'ici ménagé tant de surprises que la prévision ne saurait être qu'une timide tentative relevant plutôt de l'imagination technique que de la déduction rigoureuse » (Fonck, 1924c: 143).

En appui de cet imaginaire, plusieurs précédents d'importance constituent le champ d'expérience du pilote, lui permettant d'anticiper ces « surprises » pour dessiner son horizon d'attente (Koselleck, 2016: 357-81). L'hydravion trimoteur Curtiss d'Albert Read, soutenu par 66 bateaux de l'aéronavale américaine, a le premier relié Terre-Neuve et Lisbonne via les Açores dès mai 1919. John Alcock et Arthur Brown réalisaient le mois suivant le premier vol transatlantique sans escale entre Terre-Neuve et l'Irlande, après avoir parcouru 3.500 km en 16h28 sur leur bombardier bimoteur Vickers-Vimy transformé pour l'occasion (Wohl, 2005: 13-14). Ces premières traversées s'inscrivent dans la course au record lancée depuis le début du siècle et des raids de plus en plus ambitieux, à l'image du tour du monde projeté par les Portugais Sacadura Cabral et Gago Coutinho après leur traversée de l'Atlantique sud en juin 1922 (*Les Ailes*, 1924b). *Citius, altius, fortius*, l'aviation confirme ses progrès par des records répétés d'altitude, de distance, de durée, de vitesse et/ou de charge utile qui stimulent l'imaginaire médiatique. Le prix de 25.000 \$ offert par l'hôtelier américain Raymond Orteig au premier pilote reliant New York à Paris sans escale reste cependant à prendre, poussant les pilotes à réfléchir au moyen de réaliser ce raid aux retombées commerciales potentielles importantes.

À la fin de la guerre, des bombardiers Vickers-Vimy de l'armée britannique ont été transformés en avions de ligne avec un nouveau fuselage aménagé en cabines pour dix passagers, sommairement installés sur des sièges en osier. Des lignes aériennes sont créées en Allemagne, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas puis en France, où le Farman F-60 Goliath est mis en service dès 1919 sur la ligne Paris-Londres. D'une faible capacité, ce bombardier converti marque les débuts de l'aviation civile française avec sa mise en service régulier entre Paris et Londres le 29 mars 1920 (Niccoli, 2002: 68-69). Enthousiasmé par ces perspectives nouvelles, Fonck s'appuie sur ces « données que la science possède à l'heure actuelle » pour produire son exposé (Fonck, 1924c: 145).

## **L'espace transformé par la possibilité du vol : la démesure sans ses vertiges ?**

Par sa dimension prospective et quelque peu utopique, cette conférence marque une transformation des perceptions de l'espace. En ce sens, l'expérience du vol et la connaissance des données techniques relatives au moyen aérien en développement permet au pilote de se projeter dans un avenir où les distances seraient abolies.

Pour se rendre à sa soirée newyorkaise, la Parisienne se dirige en automobile jusqu'à « l'aérogare », composée « d'énormes constructions » (Fonck, 1924c: 145). L'ampleur de cet aéroport inspiré de celui du Bourget, se justifie par les développements des compagnies aériennes en France depuis la pionnière Compagnie générale transaérienne, créée dès 1909. En bon promoteur de l'aviation française, Fonck a évoqué au début de sa présentation deux des « sept ou huit compagnies aériennes françaises » de son époque. La Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne reliant Paris à l'Est de l'Europe, lui a permis d'insister sur la croissance rapide des lignes aériennes que confirme le nouveau service journalier France-Maroc des lignes Latécoère, faisant le lien entre la France et ses colonies (Fonck, 1924c: 131-34). En 1923, dix-neuf lignes aériennes sont recensées en Europe, marquant bien leur rapide développement depuis la fin de la guerre. Les aéroports, interfaces uniques de ces déplacements, sont alors aménagés pour satisfaire un trafic en pleine croissance. En France, Le Bourget est agrandi pour accueillir au mieux les 11.605 passagers y ayant pris le départ en 1923, chiffre presque doublé par rapport à 1920 (*Les Ailes*, 1924c; *Les Ailes*, 1924d).

En 1922, cinq grands hangars sont réalisés en béton armé, verre et acier pour abriter les avions des compagnies aériennes, chacun pouvant contenir six Farman Goliath. Les autres installations ne sont achevées qu'en 1924, divisant le premier aéroport du monde en différents pavillons ayant chacun leur fonction : douane, services météorologiques, direction, etc. (Roseau, 2012: 98-99; Caroux, Furio, et Pouvreau, 2015: 22-24). Les « énormes constructions » évoquées par Fonck ne font alors que projeter dans l'avenir

cette tendance à l'augmentation des volumes. Sa description préfigure, quoi que le doute soit permis, un aéroport concentré en un bâtiment unique. Gonflant les volumes jusqu'à la démesure, il y transpose sa vision de l'avenir, fait d'électricité et de mécanique impeccablement réglée, jusque dans l'attitude d'un personnel des plus professionnels.

Happés par les ascenseurs, passagers ici, bagages-là se retrouvent dans l'immense hall vitré, bordé des innombrables guichets à billets. Des employés impassibles font le service, parmi les affiches multicolores qui détaillent les itinéraires, les cartes qui les illustrent, les pancartes à signaux lumineux ou sonores. Par la baie, on aperçoit l'immensité nue du terrain de départ et un bout de l'aile géante du transaérien qui vient se ranger à quai (Fonck, 1924c: 146).

L'immensité du hall, de même que la multiplication des guichets et des employés formés, marquent l'aboutissement du développement de l'aviation commerciale projeté. Les ascenseurs et les « signaux lumineux ou sonores » généralisent le luxe moderne à l'aéroport et en font un édifice de la modernité. À la même époque, *Le Petit Journal* fait lui aussi du Bourget « l'aéroport modèle » par la magie de l'électricité.

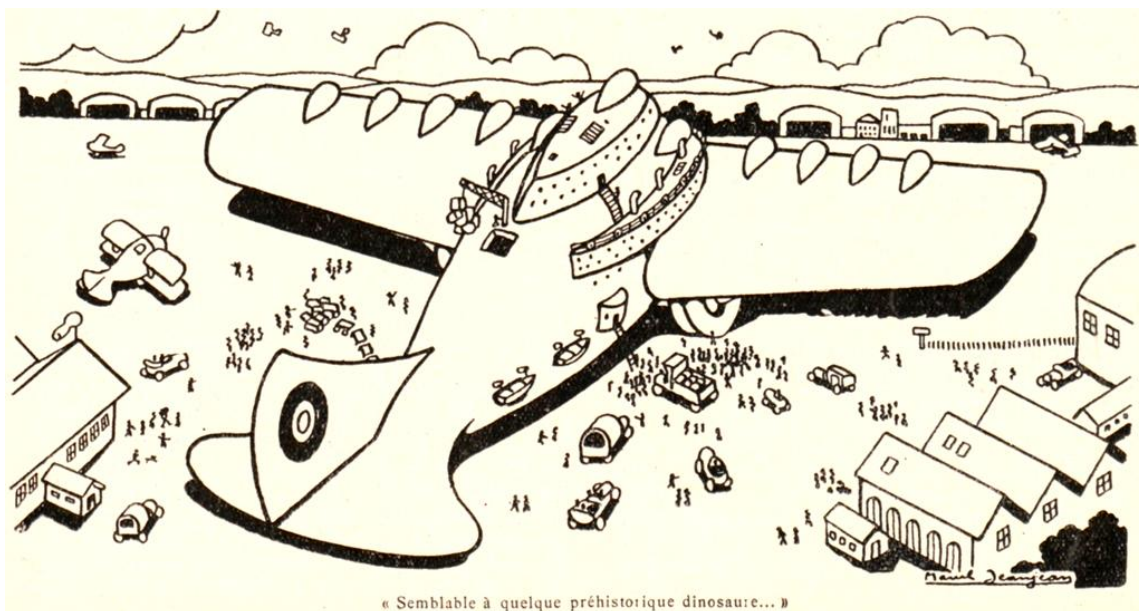


« Le Bourget, aéro-port modèle » pour *Le Petit Journal* du 30 mars 1924

Cette énergie moderne, pilier de la progression industrielle qui se généralise dans ces années, permet à un Goliath de se poser de nuit « avec autant de facilité et de sécurité qu'à la lumière du jour » (*Le Petit Journal*, 1924). En arrière-plan, les hangars illuminés renvoient à la modernité des constructions de l'ordre du béton d'Auguste Perret, comme les autres matériaux qui composent le « hall d'embarquement : construction géante de dentelle d'acier et de verre » (Fonck, 1924c: 146). Ouverte sur le monde, l'aérogare bénéficie ainsi de toutes les possibilités offertes par l'ingénierie moderne : la Parisienne peut à chaque instant observer l'avion tout aussi démesuré qui s'apprête à la transporter.



Les dimensions de l'appareil paraissent sans commune mesure avec celles de l'aérogare. René Fonck ne cesse d'insister sur cette « masse immense », « énorme navire aérien », « géant de l'air » aux « roues géantes », « engin merveilleux [...] semblable à quelque préhistorique dinosaure ». Il file la métaphore d'une « bête énorme » qui court et bondit. « Une légère pression des muscles sur l'organe de commande suffit à faire docilement obéir le monstre aux ordres de la pensée humaine » (Fonck, 1924c: 146-49). L'avion est envisagé comme un corps autonome, créature agissante domptée par « la pensée humaine » et non l'homme, marquant bien l'origine de ce fantastique progrès technique. L'image est fertile et inspire à l'illustrateur Marcel Jeanjean un avion gigantesque aussi proche de l'aéroplane que du paquebot, avec des canots de sauvetage et des ponts intermédiaires auxquels permettent d'accéder une échelle<sup>4</sup>. Bien plus haut que n'importe quel bâtiment, ce gigantesque appareil bat sans doute les 45 m de tirant d'air du Titanic, une seule de ses roues dépassant l'avion biplan à sa gauche (Fonck, 1924b: 84).



L'avion géant de Fonck imaginé par Marcel Jeanjean dans *L'Aérophile*

Par ses comparaisons imagées, le pilote associe étroitement la démesure de l'imaginaire médiatique à ses convictions de technicien lui faisant présager un avenir composé d'avions de ligne de grande envergure. De fait, depuis le Mammouth Blériot présenté au salon de Paris en 1919, des avions de 34 m de large et une masse de 10 t ont rapidement été développés, à l'image du Léviathan 21, quadrimoteur métallique Bréguet présenté au Salon de Paris 1921. Suivant cette tendance, le poids moyen transporté par les avions depuis Le Bourget est en constante hausse, passé de 120 t en 1920 à plus de 667 t en 1923 (*Les Ailes*, 1924d). Fonck dramatise donc cette montée en

<sup>4</sup> Marcel Jeanjean (1893-1973) est un ancien pilote de guerre, notamment auteur de l'album *Sous les cocardes, scènes de l'aviation militaire* en 1919. Illustrateur pour *L'Aérophile*, il est parmi les premiers Peintres de l'air en 1933.

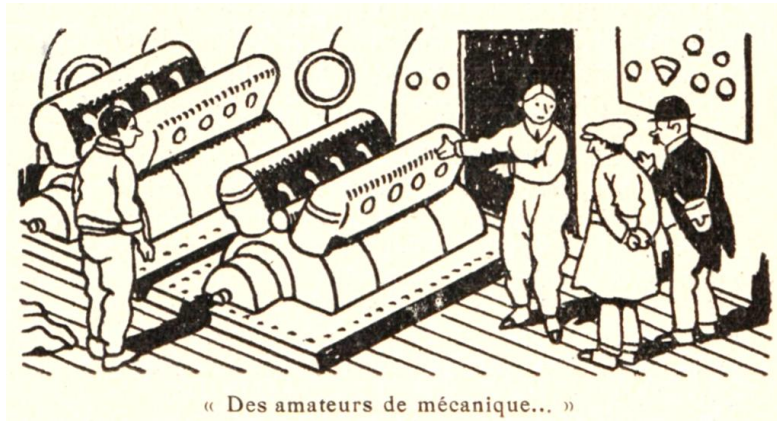


taille et en puissance des avions jusqu'à verser dans la démesure de son illustrateur qui puise dans son outillage mental pour construire une autre vision de l'avenir. L'avion représentant reste conforme à la description, comportant « une seule aile : gigantesque et épaisse, dont dépassent seuls les kiosques de manœuvre, les propulseurs et les empennages. Deux étages de cabines et de salon y tiennent à l'aise » (Fonck, 1924c: 146). Sorte d'hôtel volant, l'appareil semble assez proche des monoplans commerciaux actuels et démontre une certaine finesse de l'anticipation. Entièrement en métal, il répond aux convictions développées par Fonck au contact de l'ingénieur Michel Wibault, chantre du « tout métal » présent dans l'assistance. Il s'agit d'un développement sensible dès 1919 avec le Junkers F-13, premier avion entièrement métallique conçu pour un usage civil ne pouvant cependant transporter que quatre passagers, tandis que bois et métal continuent de coexister (Niccoli, 2002: 70).

Aussi grand que lourd, le monstre n'en est pas moins capable de se jouer de l'espace par sa puissance. « C'est d'un seul coup le déchaînement des huit moteurs, la bête énorme court sur le sol, fait des bonds de plus en plus larges. On peut suivre des yeux l'allègement progressif. Enfin c'est l'arrachement : la masse renie le sol, aspire l'espace » (Fonck, 1924c: 147). Défiant les lois de la physique, la mécanique est à l'œuvre pour réaliser le rêve. La multiplication des moteurs doit permettre d'élever n'importe quelle masse pourvu qu'elle en supporte la pression. Organes essentiels d'un avion sans hélice apparente, ils synthétisent la dimension utopique du récit de Fonck, où chaque volume paraît transformé par la nécessité du vol.

Les moteurs semblent minuscules, rapetissent encore par la géométrie pure de leur ligne sous les carters étincelants aux formes simples. Aucune vibration, aucun organe apparent en mouvement [...]. Des mécaniciens surveillent les tableaux de distribution munis de cadrans aux aiguilles rigides. [...] Plus loin, les compresseurs d'air, hermétiques eux aussi sous leur carapace polie, aspirent sans relâche, de leurs poumons rapides, l'air raréfié qu'ils restituent, comprimé, réchauffé et filtré, aux bouches d'aération. On aperçoit ces dernières, distribuées régulièrement le long des parois. Ailleurs voici la centrale électrique qui engendre et distribue force, chaleur et lumière dans tout le navire aérien. Et toutes ces canalisations constituent comme la moelle épinière du vaste système nerveux, ramifié à travers l'énorme machine (Fonck, 1924c: 148).

C'est la métaphore bernardienne associant l'avion à un corps vivant. La description de la pureté des lignes de la machine, de la modernité de ses organes, de la précision de son organisation interne renvoie à un futur idéalisé, où rien ne saurait contrarier le fonctionnement du progrès. Un monde de perfection aseptisée où les passagers peuvent respirer sans craindre le froid des très hautes altitudes auxquelles évolue l'avion. Là encore, l'électricité est essentielle à l'œuvre moderne. Pas une goutte d'huile ne surgit de l'illustration de ce passage par Marcel Jeanjean : les « amateurs de mécanique » peuvent en contempler l'apparente immobilité.



La mécanique futuriste selon Marcel Jeanjean dans *L'Aérophile*

À une autre échelle, la facilité qu'a cet avion à franchir l'Atlantique marque une transformation du rapport à l'espace de René Fonck qui, fort de son expérience du vol et de ses connaissances techniques, ne voit plus cette barrière des temps anciens comme infranchissable. Cela paraît si communément admis que dans sa voiture, « notre voyageuse » peut désormais « savour[er] en dilettante cette joie exquise de parcourir l'espace. Et, tout à l'heure, elle va franchir l'Atlantique en quelques heures » (Fonck, 1924c: 145). Banalisée, l'expérience du vol n'est plus une rupture avec la vie terrestre mais au contraire un voyage comme les autres. Quand traverser l'Atlantique par la mer exigeait une croisière longue de plusieurs jours, l'avion doit désormais permettre d'abolir toute coupure avec la terre ferme. L'air n'est plus le royaume de quelques privilégiés mais un espace démocratisé. Alors que la télégraphie sans fil est en plein développement, Fonck imagine que des hommes d'affaires continuent de communiquer avec le sol et « expédient des ordres par la radio » pendant le vol (Fonck, 1924c: 148). La modernité permet ainsi de s'affranchir de l'espace dans toutes ses dimensions, tant en évoluant dans une « zone de voyage comprise entre 16 et 18.000 mètres », c'est-à-dire relativement proche des altitudes de croisière du Concorde, où la résistance de l'air est moindre. Cette anticipation est là encore confortée par les progrès récents dans ce domaine, Sadi-Lecointe ayant porté à 11.145 m le record d'altitude en octobre 1923 (Dollfus et Hirschauer, 1924: 79).

Si des accidents continuent d'intervenir, la foi inconditionnelle de Fonck en le progrès par la science et la technique l'amène à voir un avion « dominant les éléments, au rythme lent et doux de ses propulseurs ». Le vol n'a finalement été qu'une fuite temporaire, loin des contraintes de la physique et de la réalité terrestre. La distance parcourue paraît insignifiante au « retour du transaérien à cette terre dont il vient de s'échapper pour 6.000 kilomètres ». Sorte de demiurge, l'Homme ne voit plus rien lui résister. Chaque passager peut l'observer alors que « l'heure tourne et l'index de position se déplace sur l'itinéraire lumineux placé au droit de chaque corniche ». L'expérience transcendantale du pilote dans les airs est ainsi généralisée à l'ensemble de l'humanité qu'il pressent capable de rester « suspendu[e] dans l'espace et dévorant la distance » (Fonck, 1924c: 145-49).

## Le temps compressé, voire aboli ?

Cette transformation de l'espace perçu pour l'avenir est fondamentalement liée à un nouveau rapport au temps et à la mobilité des hommes en son sein. Ayant le sentiment d'évoluer à une allure hors du commun, le pilote livre un récit futuriste participant d'une mystique du progrès.

Parcourir des distances si importantes que celle d'un océan ne saurait être possible sans la vitesse, objet de culte du <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle (Wohl, 2005: 279). Marinetti fait écho dans ses *Manifestes* à l'aéroplane qui contribue à l'esthétique futuriste alors que « la splendeur du monde s'est enrichie d'une beauté nouvelle : la beauté de la vitesse » (Marinetti, 1909). L'homme-machine qu'il imagine parvient à s'affranchir de toute temporalité notamment par cette vitesse qui le projette dans un futur fantasmé. Le récit de Fonck est en cela pleinement futuriste quand il rappelle que « l'aviation existe par sa vitesse » (Fonck, 1924c: 143). Le sentiment qui domine dans sa présentation traduit en d'autres termes celui de Marinetti qui veut que « le Temps et l'Espace sont morts hier. Nous vivons déjà dans l'absolu, puisque nous avons déjà créé l'éternelle vitesse omniprésente » (Marinetti, 1909). Cette dernière permet à la Parisienne de Fonck de joindre les deux continents en 7h45, « dans le temps qu'un homme parcourt quelques kilomètres ». Le temps, compressé sinon aboli, l'est par cette vitesse sans cesse accrue et qui permet même au « navire [de] termin[er] sa navigation céleste » avec cinq minutes d'avance, comme si chaque vol accélérerait encore un peu plus la cadence du progrès (Fonck, 1924c: 146-150).

L'aviation a en effet permis des gains de temps considérables. À la même époque, la Compagnie franco-roumaine annonce l'ouverture d'une ligne reliant Paris à Bucarest en 22h au lieu de 66h pour effectuer le voyage par train (*Les Ailes* 1924a). De 275 km/h en 1920, le record de vitesse en avion est porté à 429 km/h par l'Américain Williams en novembre 1923 (Dollfus et Hirschauer, 1924: 78). Une progression fulgurante qui invite à l'enthousiasme et fonde le pilote à expliquer, dans une approche très rationnelle :

Un jour, des transaériens feront Paris-New-York en dix ou douze heures. Que faudrait-il pour cela ? Un avion qui réalise une moyenne de 7 à 800 kilomètres à l'heure. Pourquoi ne le faisons-nous pas ? Parce que, dans l'état actuel de la technique, il nous faudrait des moteurs beaucoup plus légers et puissants que les meilleurs spécimens connus et dont la consommation serait moindre (Fonck, 1924c: 143).

Reconnaissant donc une limite technique à l'homme, il n'envisage pas moins son dépassement rapide par des facteurs physiques qui permettront, par la seule vitesse, de transcender l'espace et le temps.

Ce récit de voyage futuriste pose ainsi la question fondamentale du rapport au temps de ce pilote technicien. La confusion entre la réalité de son présent et les perspectives

qu'il dessine pour l'avenir rend floues les limites entre les différentes temporalités. Sans échéance clairement établie, son récit porte sur une époque qui apparaît à la fois proche et lointaine, « dans quelques années » alors même que personne n'a encore réalisé ce voyage<sup>5</sup>. Sa connaissance de l'aviation façonne sa vision de l'avenir, dessinant un écart entre expérience et horizon d'attente qui lui permet de concevoir des solutions nouvelles. Il se projette pleinement dans l'avenir tout en reconfigurant les contours.

Dans cette optique, le choix des villes n'est pas anodin puisqu'il s'agit de relier très rapidement deux métropoles mondiales emblématiques de la modernité : la ville Lumière, berceau de l'aviation, et la porte d'entrée de l'Amérique en plein essor économique, faisant se dresser dans les airs d'impressionnants gratte-ciels. La relative imprécision des échéances chronologiques ou de paramètres déterminants tels que le nombre de passagers, jamais évoqué, laisse la place à l'imagination de l'auditoire et des lecteurs, qui peuvent interpréter assez librement cet avenir mal déterminé. Ainsi Marcel Jeanjean illustrant le chef de l'aérogare se sert-il de son outillage mental pour en faire une sorte de capitaine de navire placé devant une série d'ampoules, tenant un drapeau comme pour lancer le départ des avions et restant à proximité d'un combiné qui ressemble à celui d'un phonographe... Il démontre la flexibilité de l'imaginaire aéronautique encore jeune, auquel contribue et dans lequel s'insère cette fiction positive.

Associant passé et avenir dans un récit fictionnel, Fonck nous transmet tout autant son époque que celle qu'il entend stimuler. S'appuyant sans doute sur les records de durée et distance des Américains Kelly et MacReady, qui ont parcouru sans ravitaillement plus de 4.000 km en 36h mi-avril 1923, il comprend que les 5.840 km séparant Paris et New York seront franchis sous peu. Toutes proportions gardées, les anticipations qu'il formule contribuent à stimuler en retour de nouvelles tentatives. Les réalisations de l'aviation confirment pareillement l'essentiel des perspectives dessinées par le Vosgien.

Anticipant approximativement le temps actuellement nécessaire de 7h45 pour traverser l'Atlantique depuis Paris vers New York, le pilote n'a cependant pas pris en compte le décalage horaire de six heures entre les deux villes<sup>6</sup>. Cette approximation accentue l'incertitude et renforce la confusion entre les différentes temporalités, un temps tellement aboli qu'il n'importe plus qu'il soit réel. Les « quelques années » que Fonck évoque ont été en réalité des décennies puisqu'après les raids pionniers et la mise en place des premières liaisons entre Paris et New York, il faut encore 24h en juin 1946 pour relier les deux pays avec une escale aux Açores. Le Constellation, premier appareil pressurisé mis en service en janvier 1947, abaisse cette durée à 19h30 et la « prophétie » de Fonck n'est

---

<sup>5</sup> Il faut attendre Dieudonné Costes et Maurice Bellonte pour voir réaliser la première traversée dans le sens Paris-New York, plus longue et difficile en raison des masses d'airs chauds, les 1<sup>er</sup> et 2 septembre 1930.

<sup>6</sup> Environ 8h15 pour un vol direct entre les aéroports d'Orly et JFK (<http://www.airfrance.fr>, consulté le 06/07/2017). Le départ de la Parisienne est fixé à 12h à Paris pour une arrivée à 19h45 à New York, faisant d'eux des « New-Yorkais, huit heures après avoir cessé d'être Parisiens ». La logique aurait voulu que la Parisienne débarque à New York à 13h45 (Fonck, 1924c: 150).

finalement réalisée qu'en février 1960 avec la mise en service du Boeing 707, effectuant la traversée en 7h30 (Bellonte, 1968). Enfin, en 1977, le Concorde relie pour la première fois Paris à New York en 3h30 à plus de 2.000 km/h. Ce voyage qu'il présentait comme proche a finalement mis plus de 35 ans à se réaliser, marquant la relativité de cette projection entre « science aéronautique » et fiction positive.

René Fonck n'en a pas moins affiché son indéfectible foi en le progrès et la science, érigés en mythes depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Son imagination niant la négativité de son présent, il apparaît certain de son fait, insistant sur la dimension réelle de ses pronostics (Rasmussen, 2013; Ziegler, 2007).

Vision d'artiste, dira-t-on, vision de poète emporté par son imagination. Bien au contraire ; réalité de demain je l'affirme. [...] L'avenir proche verra certainement l'avion transatlantique franchir l'Océan en quelques heures, par n'importe quel temps, avec la même régularité que nos chemins de fer (Fonck, 1924c: 145-150).

Cette conviction le pousse à tenter la traversée de l'Atlantique à bord d'un avion de près de 11 t en septembre 1926. L'avenir qu'il projetait devient alors sa réalité : il tente de dépasser son horizon d'attente en en faisant l'expérience. Lors des préparatifs, les journalistes se font l'écho des mêmes certitudes, révélant la généralisation de cet imaginaire aéronautique et de cette foi en la positivité du progrès. Ainsi Edmond Blanc explique-t-il que « l'étape de mille lieues n'est pas un *fait d'exception*. [...] Fonck peut réussir. Si ce n'est pas lui, ce sera un autre » (*Le Petit Provençal*, 1926; *Le Républicain du Gard*, 1926). *La Dépêche de Constantine* ajoute que « tout porte à croire que [...] l'espace sera une fois de plus vaincu par l'effort et le génie de l'homme » (*Dépêche de Constantine*, 1926). Si le pilote finit par échouer, son avion s'écrasant en flammes après sa tentative de décollage à Long Island, il démontre la manière dont une certaine idée de l'avenir guide les actions des hommes.

C'est ce qu'Abraham Moles analyse en identifiant des mythes dynamiques, « dont le ressort est de briser une loi naturelle classique [...] dans l'environnement plus ou moins quotidien de l'homme et de la cité » (Moles, 1990: 16). En ce sens, le mythe d'Icare, évoqué par Fonck au début de sa présentation, brise les lois de la gravité dans s'élevant dans les airs, se jouant de l'espace et du temps. Cette perspective, inscrite dans l'imaginaire social, encourage les êtres humains à chercher un moyen d'y parvenir. De la sorte, « expliquant le mouvement de la recherche scientifique dans son ensemble, [l'action des mythes dynamiques] vient s'ajouter, ou interférer, avec la raison déductive et claire pour composer le comportement de la société dans son appel vers le futur » (Moles, 1990: 17-28). L'imaginaire médiatique devient ainsi un moteur de la recherche aéronautique. Fonck, imaginant un vol transatlantique à partir de son champ d'expérience, offre des perspectives à la réflexion scientifique, une direction possible. En se projetant mentalement dans l'avenir à partir de ce mythe, il a posé les bases de son action

envisagée comme une contribution au progrès humain. Non sans chauvinisme, il peut alors conclure que « rien n'est impossible au génie latin magnifié par la noble pensée de reculer toujours les bornes du possible » (Fonck, 1924c: 150).

## Conclusion

Pour Bui Xuân Bào, cette conférence, par son ambition vulgarisatrice, avait la capacité de lancer une mode en faveur de l'avion qui commence à se réclamer d'une certaine tradition, à la frontière entre la science et le rêve (Xuân Bào, 1961: 71). Dans un style bien moins aride que ses présentations habituelles, René Fonck présente à une assemblée érudite une fiction aéronautique qu'il veut basée sur des développements scientifiques. Le thème de la Parisienne ajoute légèreté et humour à une communication qui aurait pu souffrir de sa technicité. Appuyée sur son champ d'expérience qu'il met en tension avec son horizon d'attente, sa conférence permet de comprendre comment la pratique du vol et les développements de l'aviation ont transformé le rapport au temps et à l'espace au début des années 1920.

Résolument futuriste, ce voyage d'une Parisienne permet de mesurer comment ce pilote imagine l'augmentation des capacités aériennes par la dilatation des volumes et des distances. Exaltée, la vitesse floue les limites entre les différentes temporalités alors que le présent semble constamment associé à l'avenir.

Ce récit marque plus généralement la manière dont l'imaginaire guide l'action des hommes et façonne leurs parcours, Fonck tentant en 1926 de réaliser cette traversée de l'Atlantique entre New York et Paris, un an avant que Lindbergh n'y parvienne effectivement.

## Références bibliographiques

### Sources primaires

BELLONTE, Maurice. 1968. « 23 août 1938 : défrichage de l'Atlantique nord ». *Air-France Revue*, 38, p. 71.

DOLLFUS, Charles, HIRSCHAUER, Louis. 1924. *L'Année aéronautique 1923-1924*. Paris, Dunod.

FONCK, René. 1924a. *L'Aviation et la sécurité française*. Paris: Brossard.

———. 1924b. « De Paris à New-York par une Parisienne ». *L'Aérophile*, 1 mars 1924.

———. 1924c. « L'Avenir de l'Aéronautique française ». *Revue hebdomadaire*, 8 mars 1924.

———. 1924d. « Le Danger aérien allemand ». *Revue des Deux Mondes*, 21, pp. 37-54.

MARINETTI, Filippo. 1909. « Le Futurisme ». *Le Figaro*, 20 février 1909.

*Les Ailes*. 1924a, 10 janvier 1924.

———. 1924b, 7 février 1924.

———. 1924c, 14 février 1924.  
 ———. 1924d, 21 février 1924.  
*Le Bien Public*. 10 mai 1924.  
*Dépêche de Constantine*. 26 août 1926.  
*Le Gaulois*. 22 février 1924.  
*L'Illustration*. 1 mars 1924.  
*Journal des débats*. 24 février 1924.  
*Le Matin*. 22 février 1924.  
*Le Petit Journal*. 30 mars 1924.  
*Le Petit Provençal*. 17 août 1926.  
*Le Radical*. 20 février 1924.  
*Le Républicain du Gard*. 18 août 1926.  
*Revue aéronautique de France*. août 1924.  
*Les Sportives*. 1924.

#### Sources secondaires

- D'ABZAC-ÉPEZY, Claude. 2013. « Les héros de l'air. Figures et nouveaux modèles de masculinité dans la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle » in ROSEAU, N. THEBAUD-SORGER, M. (dir.), *L'emprise du vol*. Genève, MetisPresses, pp. 31-42
- ACCOULON, Damien. 2018. *René Fonck*, Toulouse, Privat.
- CAROUX, Hélène, FURIO, Antoine, POUVREAU, Benoît. 2015. *L'aéroport du Bourget entre les lignes*, Bobigny, Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.
- CHALINE, Jean-Pierre. 1998. *Sociabilité et érudition. Les sociétés savantes en France*, Paris, C.T.H.S.
- CHAUBET, François. 2006. *Histoire intellectuelle de l'entre-deux-guerres*. Paris, Nouveau Monde.
- FIERRO, Alfred. 1983. *La Société de Géographie, 1821-1946*. Genève, Droz.
- KARAKATSOULIS, Anne. 2009. « Revue des deux mondes » in JULLIARD, J. WINOCK M. (dir.), *Dictionnaire des intellectuels français*, Paris, Seuil, pp. 1188-9
- KOSELLECK, Reinhart. 2016. *Le Futur passé*, Paris, EHESS.
- MOLES, Abraham A. 1990. « La fonction des mythes dynamiques dans la construction de l'imaginaire social ». *Cahiers de l'imaginaire*, 5-6, pp. 9-33.
- NICCOLI, Riccardo. 2002. *Le rêve d'Icare. Histoire de l'aviation*. Paris: Gründ.
- RASMUSSEN, Anne. 2009. « Revue hebdomadaire » in JULLIARD, J. WINOCK M. (dir.), *Dictionnaire des intellectuels français*, Paris, Seuil, pp. 1193-4
- . 2013. « Science et progrès, des mythes pour la République » in FONTAINE, M. MONIER, F. PROCHASSON, C. (dir.), *Une contre-histoire de la III<sup>e</sup> République*, Paris, La Découverte, pp. 258-71
- ROBENE, Luc. 1998. *L'homme à la conquête de l'air*, 2, Paris, L'Harmattan.



- ROSEAU, Nathalie. 2012. *Aerocity. Quand l'avion fait la ville*, Marseille, Parenthèses.
- WOHL, Robert. 2005. *The Spectacle of Flight*, New Haven, Yale University Press.
- XUAN BAO, Bù. 1961. *Naissance d'un héroïsme nouveau dans les lettres françaises de l'entre-deux-guerres*, Paris, A. Dubin.
- ZIEGLER, Marc. 2007. « Imagining Reality. On the Performativity of Imagination » *in* HEIL, R. et al. (dir.), *Tensions and Convergences*, Bielefeld: Transcript, pp. 117-27