



EXPOSÉ N°2. Pertes d'inscription

"Tentatives de vol. Formes définitives d'une économie esthétique de l'aérien" (Pages 44 à 61)

Par Walter Franck. Traduction de l'Allemand de Laurent Dormaque. Copyright Éditions HYX, 1995.

TENTATIVES DE VOL. Formes définitives d'une économie esthétique de l'aérien

Walter Franck

Le vol est une métaphore qui traverse toute l'histoire de l'art. Son interprétation semble évidente pour la tradition platonicienne et chrétienne. Toutefois, la lecture dominante semble déterminée par une compréhension néo-Kantienne de la fondation moderne. Libérer l'aérien du cadre techniciste qui l'a organisé depuis le 18ème siècle, c'est inaugurer une pensée plurielle et locale de l'espace (note de la rédaction).

Le ciel a toujours été un objet théorique déterminant l'aérien comme un domaine orienté, accessible par une ascension qui, faute d'être matérielle s'organisait comme une libération du spirituel, de l'âme, âme souffle, pneuma rejoignant l'élément céleste. Comment penser le vol, le corps pris par une a-pesanteur dans un monde qui se libère des anciennes déterminations axiologiques, qui désoriente le principe d'une verticalité ordonnée par un partage de la terre et du ciel. Le vol ne peut plus être simplement l'accomplissement d'une thématique qui aboutirait historiquement une symbolique de l'aérien, des nuées, du nuage comme modèle négatif de la composition picturale (1). L'expérience concrète du vol a problématisé l'ancrage territorial de l'homme tout en bousculant définitivement l'unité du système perspectif. Le vol est un accomplissement, il est la marque d'une profonde rupture avec l'espace géométrique, avec l'espace perspectif, corps dynamiquement projeté dans un domaine qui n'est plus tenu par la distance d'un regard, d'une mesure. Les premières figures modernes de l'ascension, celles de la Renaissance, celle rêvée de Cyrano de Bergerac, de son Isocaèdre, ouvrant l'horizon de mondes utopiques dès le 17ème siècle, celle réelle de l'aérostation du 18ème siècle, supposaient déjà une autonomie de la disposition de l'homme, libertinage qui introduisait définitivement le corps à la rationalité d'un espace géométrisé. Avec la première expérience d'un vol orienté, c'est l'intention, la décision, qui permettent de déplacer définitivement le rapport référent du corps à l'espace. Le corps n'est plus celui de la chute, corps appesanti mêlé à la terre du souterrain ou de la caverne, il n'est plus simplement le corps de la Renaissance, corps de la position, du point de vue où l'homme prend pied pour organiser le paysage, le monde autour de lui. Si le vol d'Otto Lilienthal revêt une importance esthétique, c'est qu'il impose un corps qui se libère de toute attache, un corps qui n'est plus lié directement à un espace qui s'était toujours institué comme un domaine ouvert d'inscription. C'est une définitive discontinuité de l'espace qui autorise le vol, qui lui donne un domaine, une fracture où le corps peut s'évader du géométrique, de la grille, atteindre à une autre dimension, celle d'une singularité sans extériorité, conscience

fantasmagorique d'un Goya. Décoller de quelques mètres, inventer un autre ordre, gagner la mesure d'un corps autonome, un corps toujours capable de poser les segments d'une spatialité séquentielle, renouvelée, où la dimension n'est plus une mesure quantitative, mais à chaque fois un ordre qualitatif, un monde en devenir. Le vol initie l'espace moderne, un espace où l'inscription n'est plus ancrage, fondation, un espace qui libère la figure, la forme, la couleur, la signification. Mais d'autre part, le vol effectif ravive le mythe prométhéen, inquiétude d'une technique déployée, médiatrice, réductrice, fin d'une notion séparée de l'âme, de la Seele, atrophie qui trouve sa représentation avec l'ange expressionniste déchu de Paul Klee, Le Héros ailé (Der Held mit dem Flügel, 1905). Walter Benjamin achètera en 1921 cette œuvre de P. Klee, et installée sur sa table de nuit, elle restera en permanence un objet de méditation. L'Angelus Novus mentionné dans les Thèses sur la philosophie de l'histoire révèle cette brisure du temps, de son homogène continuité pour lui substituer des segments, des sections, un temps intensif, qualitatif, qui suppose une descente en soi-même, une épreuve de soi, affirmant un «monde complémentaire», la capacité à composer une histoire. L'unité du sujet se brise, et paradoxalement, le bras et l'aile atrophiés de l'ange intiment à l'expérience concrète du vol, ouvrent à une «époque» où chacun devra assumer les procédures de la technique et de l'industrie.

Les pesanteurs de l'âme

Le vol appartient pleinement au mythe, le vol est la noblesse et l'humiliation de l'homme. Voler c'est d'abord résoudre cette part mythique du vol, résoudre l'interprétation du mythe, arracher le vol à l'espace qui le rendait possible, une mythologie, une philosophie grecque qui avait formé la première relation de la conscience de soi au monde, Icare, Prométhée, Dédale, Phaéton...(2) Comment le corps a-t-il toujours à faire avec le sol, comment la pesanteur est-elle restée une étrange métaphore de la terre ? Un premier corps moderne, celui de la res extensa n'aura pas permis d'arracher l'homme du sol. Le corps n'est pas une prothèse, il ne suffit pas de battre des bras, nul n'en a jamais fini d'étudier la dynamique de ce corps trop pesant. Le corps seul ne peut qu'être jeté, projeté, le vol se résumant à quelques trajectoires. Le vol aurait toujours à faire avec sa représentation, instant figé où l'expérience de l'aérien s'arrête à une image en deux dimensions. L'art a finalement toujours fait du vol une vision, corps élevés, anges, putti, apparitions, attractions, lévitations, assomptions. Le corps pétri du limon de la terre par Prométhée n'en finit pas d'être porté, tenu à l'espace d'une indécision, suspens intermédiaire qui s'accomplit finalement dans la forme kantienne du sublime. Moderne, le vol semble kantien, néo-kantien, il est la forme ultime d'un partage entre forme et signification. A. Warburg dans les Essais Florentins précise lui-même cette compréhension de la Melancholia I où l'homme moderne apparaît libéré de l'antique conflit cosmique, où l'âme, ailes au repos, se retire des choses vers l'intérieur, démon saturnien spiritualisé par l'humanisme. Il poursuit l'analyse d'E. Cassirer qui, dans Individu et Cosmos, tentait de fixer un cadre à la définition humaniste d'une âme «rationnelle», toujours déterminée par la verticalité selon le texte déterminant de Pic de la Mirandole (3). E. Panofsky poursuivant l'entreprise de E. Cassirer, reprend la Vita Triplici de M. Ficini et plus précisément le troisième livre, La Vie déterminée par le ciel, dépeignant l'imagination privée des joies de l'intuition, mais aussi des intérêts propres à la raison discursive, l'artiste toujours tenu à la contradiction d'une imagination sensible qui le frustrer des autres facultés, allégorie d'un géomètre désœuvré qui «renonce à ce qu'il peut atteindre, parce qu'il ne peut atteindre l'objet de son désir». Le thème des figures en suspension, corps portés par les

nuages, emportés par un souffle, déplace le modèle traditionnel de l'analyse picturale, cette stase alors interprétée par E. Panofsky comme «une lévitation optique». Le vol est partagé, il est double, non plus par l'alternative de l'ascension ou de la chute, mais parce qu'il est le moment d'un suspens intentionnel. Son interprétation reste liée à la dernière tentative de fondation du modernisme qui se reconduira au travers la pensée de E. Cassirer comme un cadre de la pensée esthétique contemporaine. Kant inaugure cette interprétation de la mélancolie dans les Observations sur le sentiment du beau et du sublime, où ce tempérament est porté par le sentiment du sublime. Avec Saturne et la Mélancolie, E. Panofsky érige cette figure de l'artiste en un modèle réflexif où l'imagination sensible doit se soumettre aux lois qui en préviennent le délire. Si la mélancolie ailée est une figure centrale de l'Origine du drame baroque allemand (1916-1925), définition imagée du conflit intérieur, c'est dans cette directe correspondance aux travaux de E. Panofsky et F. Saxl. Quand W. Benjamin lui fit parvenir sa thèse par l'intermédiaire de H. von Hofmannsthal, celui-ci répondit avec distance à un texte qui définissait les contraintes d'une méthode iconologique encore néo-kantienne. W. Benjamin cherchera à radicaliser cette limite de l'humanisme au-delà de laquelle l'hellénisme néo-classique est dépassé. Son interprétation de la Melancholia brise le temps théologique des fins dernières, des finalités naturelles pour ouvrir à un temps irréprésentable, figurations des modalités complexes dont la conscience est affectée. La mélancolie de W. Benjamin est touchée par le présent, elle s'historicise en un expressionnisme brisé qu'avait récusé toute la stratégie historique de l'Institut Warburg. La vision doit muter, elle doit nécessairement déborder le cadre anthropologique, se définir scientifiquement selon l'adéquation à un cosmos objectif, une nouvelle unité du monde directement accessible à la science, remodelée par une théorie généralisée de la description telle qu'elle se formalise dans le Cosmos, Essai d'une description physique du monde d'A. von Humboldt ou le Mikrokosmos d'A. Lotze. A. von Humboldt, explorateur, géographe, scientifique, anthropologue, définira la forme d'un empirisme qui réorganise le principe de la vision. A. von Humboldt accomplit une ambiguïté interne au kantisme, à la pensée schématique, pensée en tableau qui contraignait l'imagination, le faire image, à un conditionnement temporel du cadre. Le monde devient l'objet d'une description infinie qui se fragmente sous la multiplication des images que l'on peut en constituer. Les outils de la description s'affinent, multiplication des voyages, des expériences de l'espace, de la géographie, invention du détail, photographies, images agrandies en panoramiques. À la fenêtre de C. D. Friedrich s'est substituée une description systématique qui multiplie en une mosaïque infinie les points de vue sur l'univers. L'appareil photographique devient la métaphore d'une conscience partagée du monde, intentionnalité dont le mouvement rejoint celui du vol, l'espace d'un partage, une relation, une fracture, qui sera progressivement intériorisée jusqu'à l'avènement d'une conscience de plus en plus morcelée. L'aura des premières images de la photographie, encore distinguée par W. Benjamin, sera rapidement gommée, les miasmes de l'âme, et leur accomplissement dans le romantisme devant contradictoirement disparaître. Roland Recht, dans sa juste lecture de La lettre de Humboldt, lie parfaitement cette nouvelle vision du monde à la dimension d'une hétérogénéité qui fonde le modernisme, cubisme et futurisme en avant. Le monde se confond avec la conscience du monde, l'âme perd son souffle, la verticalité devient alors une dimension rationnelle, expérimentable à l'infini comme l'indiquait déjà les Tableaux de A. W. Schlegel (4). Les très académiques peintures d'A. Böcklin, redondance d'une mythologie idéalisée par l'école de d'A. Warburg qui traque comme lui les origines supposées de l'humanisme à Florence, s'accomplissent en une autre expérience qui nie précisément ce geste de fondation, une

expérimentation du vol qui traversera toute la vie du peintre. Quand E. Poe dédicace son manifeste théorique, Eureka, à A. von Humboldt, il souligne cette même fracture interne du modernisme qui doit accomplir l'unité rationnelle du monde en acceptant, chute définitive de l'âme, un partage interne de la conscience. Le vol, techniquement réalisable, devient alors la parabole immédiate d'une telle contradiction. Le vol est le premier et le dernier objet théorique, il est la condition même d'une définition de l'esthétique, mais aussi d'une impasse de l'esthétique. Le vol reste une notion esthétique ultime parce qu'il s'impose comme un non-objet pour une tradition herméneutique de l'histoire de l'art qui instruit une typologie des formes.

Mobilis in mobili, épreuves de l'autre dimension

Il n'est pas possible de distinguer, de séparer le Nadar photographe du Nadar qui s'engage pour une définition plus contemporaine de notre rapport à l'espace, du Nadar qui publie *Le droit au Vol* (1865). Le début de ses recherches en faveur de l'aviation correspond directement à l'invention de la photographie aérienne, nouvelle compréhension de l'espace telle qu'elle avait été initiée par les tentatives de relevés de terrain en ballon réalisés pendant la révolution par Coutelle et Guyon de Morveau. Après quelques expériences, la première photographie aérienne en 1858 inaugure l'ère d'une vision qui n'est plus directement anthropocentrée, qui ne suppose plus une position fixe du corps comme condition d'une détermination de l'espace ; elle définit une compréhension de la topographie où l'espace se recompose qualitativement à chaque fois selon les paramètres renouvelés de chaque position. Le vol inaugure un espace modulaire, ouvert, complexe, un espace sans extériorité ni distance. Nadar, reconnu pour ses ascensions en ballon, reste en fait le premier défenseur du plus lourd que l'air, fondateur de la Société d'encouragement pour la locomotion aérienne au moyen d'appareils plus lourds que l'air située au domicile même du photographe et qui associait Jules Verne parmi ses membres. Victor Hugo l'écrit à Nadar dans une lettre célèbre, «L'atmosphère annexée à l'homme... Entrée en jouissance du globe... la ligne verticale est praticable...» (5), un nouvel ordre spatial s'instaure, les conditions d'un autre rapport au territoire où l'inscription ne définit plus l'unité d'un ancrage ontologique. Cette image d'une position dans la fluidité s'incarne dans la forme de l'hélice, symbole élémentaire et parfait du mécanisme que Nadar érige en idole de la modernité bien avant les mouvements de l'avant-garde (6). Nadar, pastiché dans une revue comme «Monsieur Nanar» courant après sa chère hélice, héros à peine dissimulé de Robur le Conquérant de Jules Verne, Michel Ardan (Nadar) dans *De la Terre à la Lune*, fondateur de la revue *L'Aéronaute* (1863), donnera jusqu'à la fin de sa vie au vol la capacité à réorganiser complètement les dimensions de la vie culturelle, sociale et politique. Bouleversement des distances, de la durée, vision stratégique du territoire, révolution du regard transfiguré par la photographie, Nadar a accompagné la profonde rupture qui imposait au corps de perdre son ancrage, une position associée à toute la construction géométrique, perspectiviste du monde depuis la Renaissance. Son «Et vive l'hélicoptère !» n'était pas seulement avec Jules Verne, l'affirmation d'un modernisme technologique, d'une apothéose sans partage du monde industriel (7). Nadar accepte pleinement la médiation technique, celle de l'appareil photo, celle du «plus lourd que l'air», parce qu'elle instruit un nouvel ordre juridique, une fondation issue de la mobilité. C'est Nadar qui introduit Jules Verne à la lecture d'E. Poe chez qui il puise explicitement le thème de la machine mobile, accentuant encore l'importance du déplacement, du «spectacle sans pareil au monde que procure aux hôtes de l'aéronef la radicale nouveauté d'un paysage vu d'en haut». La

devise du Nautilus «Mobilis in mobili» détermine les images changeantes d'un monde changeant, une nouvelle vision bousculée par des sensations enrichies par les moyens et les procédures techniques, décentrement permanent des points de vue qui impose une nouvelle compréhension du sujet que Robur ou Némó, dans leur refus de la réalité sociale, n'incarnent pas. E. Poe semble ici rester le plus prospectif, définissant, avec un statut presque pré-phénoménologique, la conscience par sa capacité d'intuition, l'unité du monde, des mondes, se livrant en dernière instance. La fiction littéraire reste tout au long du 19^{ème} siècle le lieu permanent d'une évocation de ces mondes qui s'ouvrent au voyage, traversées de la terre, des mers, des airs, voyages préalablement conçus comme un déplacement interne du sujet tel qu'Edgar Poe l'a toujours supposé. Le voyage n'est pourtant pas une fuite, pas plus qu'une négation du sujet, il préserve toute capacité à engager des effets réels, à engager le réel. Le vol fascine toujours par sa dimension pratique et E. Poe a pleinement anticipé le moment culturel, la rupture que représenterait pour la conscience des «foules» (L'Âge des foules), l'événement public d'une modification du rapport au territoire, d'une perte des paramètres définis jusqu'alors par le déplacement du corps. Au sens propre, il actualise la fiction en publiant dans le New-York Sun, *The Ballon Hoad* (Le Canard au Ballon), présenté comme une information véritable et qui relatait la traversée en trois jours de l'Océan Atlantique par un ballon dirigeable. E. Poe qui reprendra ce thème dans *Mellonta Tauta* le décrit ici avec une telle minutie qu'il cherche à déterminer précisément les conditions d'instauration d'un autre ordre spatio-temporel. Les paramètres définis par un sol, la distance d'un point de vue, d'une conscience, sont bousculés, la terre, la mer, s'ouvrent à la sensation d'une attirance du gouffre, du tourbillon fatal d'une descente dans le Maelström, ou du ciel qui est l'envers de ce gouffre traversé par une pesanteur inversée. Hans Pfaal, texte lu et analysé par Jules Verne qui tentait seulement d'en relever les incohérences scientifiques et techniques, narrant l'histoire du héros qui cherchait à fuir ses créanciers à bord d'un ballon disproportionné pour rejoindre la lune, creuse l'espace, invente un monde, le désédimente pour le contraindre à des ordres, à des modalités différentes. L'enjeu du texte de E. Poe est bien différent de l'utopie rationaliste de J. Verne, l'expérience de l'opium, les références à l'hypnose mènent à ce dérèglement du sens de l'espace, à l'apesanteur (8). En fait, E. Poe, le premier, croise le domaine ouvert par une conscience plongée dans un univers relatif, une conscience constituée par l'intuition et un espace qui n'est plus défini par le géométrique, un espace directement accessible au vol. E. Poe, perdu dans la drogue, dans l'alcool, invente ces visions distinctes d'un monde qui a perdu son unité, qui n'est que l'univers cohérent d'un ensemble de diversités accessibles à l'adhésion de l'intuition, tel qu'il le dépeint dans *Eureka*. Il cherche dans ce texte décisif dédié à A. von Humboldt à redéfinir l'unité d'un monde (One, Oneness, Unity...) porté par une cosmogonie du relatif, une nouvelle définition de la terre qui préfigure certains textes de E. Husserl. L'accès physique à ce monde entièrement déterminé par la description semble curieusement avoir été initié par le dernier ressortissant d'une figure romantique définitivement engoncée dans un académisme hellénistique. A. Böcklin, le premier moderne qui anticipe les avant-gardes, au-delà de la fortune néo-symboliste d'une Loïe Fuller pourtant déjà liée aux milieux artistiques les plus prospectifs, nourrit son travail sur le vol, toute l'étude technique sur les possibilités du vol, comme un véritable domaine de recherche analogue au domaine artistique. De son analyse académique sur la composition picturale, il tente de redéfinir le vol selon les positions du corps, des positions qu'il imagine différentes pour le corps humain, mais provenant aussi d'une analogie directe avec le vol de l'oiseau. Comment l'oiseau se tient-il horizontal ? Qu'il se dirige à droite, ou à gauche, il déplace sa queue, modifie son centre

de gravité. De cette constatation, A. Böcklin décide de construire un appareil qui permettra de tels désaxements de l'empennage ou de l'hélice. Le premier appareil, d'une envergure de 28 m, d'un poids de 900 kg devait embarquer deux hommes pour manipuler les axes de queue et de l'hélice, comme le montrent de nombreuses esquisses. Une première tentative fut effectuée à Campo Caldo près de Florence où, de 1881 à 1883, tout un groupe d'artistes (dont Hans von Marée) et d'amis aida à la construction de l'appareil. Pourtant, après une première rencontre avec O. Lilienthal, le succès de celui-ci mettra un terme aux dernières recherches que l'artiste vieillissant menait avec son fils Carlo Böcklin. Toute la tension entre l'impasse de l'académisme et les premières fractures de la modernité apparaît dans l'œuvre d'A. Böcklin, manifeste d'une part d'une triomphale inertie, avec une représentation frontale de l'île des morts, bloc inerte d'un temps à jamais pétrifié (*Die Toteninsel*, 1880), traversée d'autre part, durant plus de trente années par une quête de la mobilité. L'académisme apparaît ici comme un gel de l'expression, tel que l'analyse G. Simmel dans un article sur les paysages d'A. Böcklin, jusqu'à une limite où l'œuvre devient autonome, singulière. C'est bien le principe d'une telle autonomie qui marque le cadre d'une compréhension moderne de la création et qui libère l'homme de ses attaches. Chacun gagne une pleine capacité, libre de tout idéalisme, d'une libération, le vol est technologiquement possible parce qu'il s'impose préalablement en une véritable fracture épistémologique. La machine apparaît d'abord comme l'invention d'un nouvel ordre spatial. L'appareil magnifiera cette idéologie du déplacement qui traverse la fin du 19^{ème} siècle et forme un cadre nouveau pour l'imaginaire de la littérature. La Maison à vapeur de Jules Verne, avec sa chambre à coucher, sa cuisine, trouve sa réalisation concrète dans la fameuse roulotte automobile de Raymond Rousset, qui résumera dans *Locus Solus* l'expression artistique à un geste mécanique, accompli répétitivement par un pilon porté par un gonflable plantant des dents de couleurs différentes pour reconstituer une fresque historique. Le Précis de composition d'E.A. Poe restera le texte manifeste d'un rapport décisif au mécanisme que revendiqueront directement les futuristes, le ciel, l'aérien n'étant plus qu'un domaine d'extension ouvert par l'idéologie industrielle (9).

Planimétries de l'aérien

Le manifeste *Uccidiamo il chiaro di luna* (Tuons le clair de lune) refuse ouvertement tout romantisme, tout idéalisme de l'élément aérien. Dans *La conquête des Étoiles* (1902), une des premières œuvres de F. T. Marinetti, la vitesse est présentée comme un principe. «Plus vite, encore plus vite!» reprend la devise de Michel Ardan, le Nadar de *De la terre à la lune*. Paolo Buzzi est l'auteur d'un roman futuriste à clé, *L'Ellipse e la Spirale* — film + parole- in libertà (1915), dans lequel Marinetti est représenté par Naxar, croisement possible de Nadar et d'Arronax, qui soulignerait l'influence du Jules Verne de *L'Île à hélice* (1895), du *Village Aérien* (1905) ou de façon plus prémonitoire, du *Maître du monde* (1904) où l'ingénieur Robur invente l'oiseau aux voiles mécaniques «Terreur». Comme le souligne P. Bergman(10), on retrouve cet oiseau mécanique dans le roman de Marinetti, *Mafarka le futuriste* où il préfigure cette vision nouvelle autorisée par le vol, celle du globe, celle d'un espace qui n'est plus simplement déterminé par l'échelle humaine. Même l'automobile, outil du déplacement, «Dieu véhément d'une rage d'acier», finit dans le poème, *À l'Automobile* (1905) par se détacher de la terre : «Voici ton ennemi, l'espace!... L'espace devant toi !... Tue le donc !...» s'écrie un mécanicien. L'homme du futur doit quitter l'espace euclidien, il est un «homme multiplié», «l'uomo moltiplicato», celui qui accompagne la nouvelle dynamique, les objets de la technologie qui

accélèrent ou décollent, affirmant contre la permanence l'idée nouvelle de la «simultanéité». «La vitesse est aussi une valeur esthétique contenant l'évangile d'un relativisme dynamique, l'évangile d'une succession rapide de beautés dynamiques dictées par les vitesses de plus en plus grandes grâce aux machines nouvelles» (11). Marinetti suppose même dans *Le Futurisme*, en une profession de foi évolutionniste lamarckienne, une transformation de l'homme : «Des ailes dorment dans la chair de l'homme... Nous pouvons prévoir dès aujourd'hui un développement du bréchet sur la face externe du sternum, qui sera d'autant plus considérable que l'homme sera meilleur aviateur». Il est impossible de ne pas relier la fascination de F. Marinetti pour l'aviation à la profonde relation qu'il entretient avec l'œuvre de G. D'Annunzio, sur lequel il écrira d'ailleurs un livre monographique, *D'Annunzio reste*. D'Annunzio, pilote pendant la guerre, engagé dans le conflit manifeste à ce moment l'apogée d'un symbolisme presque pétrifié. Marinetti devait voler : «...J'accomplis mon premier vol avec l'aviateur Biélovucic, commençant ainsi la création de mon Monoplan du Pape». Marinetti fait l'expérience du vol et définira dans son texte ce sentiment icarien de l'aviateur poète : «Je sens ma poitrine s'ouvrir comme un grand trou / où tout l'azur du ciel, lisse, frais, et torrentiel / s'engouffre avec délice / Je suis une fenêtre ouverte, éprise de soleil / et qui s'envole vers lui / Qui donc peut arrêter encore / les fenêtres affamées de nuages / et les balcons saouls / qui s'arrachent ce soir aux vieux murs des maisons / pour bondir dans l'espace». *L'Aeroplano del Papa* (*Le Monoplan du pape*), publié en 1914, prend pour point de départ un événement réel, le survol le 31 mai 1911 du Vatican par l'aviateur Beaumont, vainqueur sur R. Garros d'une course Paris-Rome-Turin, fait largement relaté par la presse de l'époque. Le narrateur est un aviateur futuriste, Marinetti lui-même, qui voyage sur un avion monoplane, survolant les villes avant de se diriger vers Rome, où il enlève le Pape au Vatican, le ligotant sous le ventre de son monoplane. Dialoguant ainsi avec lui, tout en l'insultant au nom d'un nationalisme déjà inquiétant, («le livre peut être classé parmi les plus sordides de la droite cocardière et belliciste italienne»)(12), il voyage, alourdi par ce corps, ce «lest chrétien», ce «pendule futuriste». Préfigurant une image de Mussolini en pilote près d'un avion et la guerre avec la Lybie, le personnage participe à différents débats nationaux concernant un conflit italo-autrichien avant de s'engager lui-même dans le combat avec son avion. Pour finir il ira jeter le Pape au dessus de la Mer Adriatique. Les futuristes ne présenteront pas seulement l'avion comme l'outil de la modernité, un vecteur de la vitesse permettant de recomposer le monde des formes. Le vol introduit de fait à la détermination d'un monde nouveau directement appréhendable par la «vision à pic» qu'encense en 1912 le Manifeste technique de la littérature futuriste. Prampolini symbolise cette intégration de la vision dynamique à la peinture. Il exposera en 1914 un premier tableau à l'exposition de la galerie Sproviéri, *Formes-Forces d'une hélice*, puis intégrera les contraintes imposées par l'expérience psychique du vol, par son «atmosphère spirituelle» pour reprendre sa propre expression. L'aéropeinture qui se développe de la fin des années 20 au début des années 40 ne sera pas simplement une recherche visuelle stimulée par le changement des paramètres perceptifs introduits par le vol. La création intègre pleinement le champ des procédures industrielles, une idéologie du mécanique qui poussera à une apologie de la guerre et du fascisme, maintien d'un symbolisme pesant hérité de D'Annunzio, un «idéisme cosmique» qui ne doit pourtant pas occulter le statut du nouvel objectivisme qui s'ouvre pour la production artistique. Très proche de la littérature, l'aéropeinture abordée par F. Depero, G. Balla et F. Prampolini se formalisera plus concrètement dans le manifeste de Prampolini rédigé avec Paladini et O. Panaggi en 1929. Le Manifeste de l'aéropeinture futuriste devait traduire cette nouvelle réalité visuelle qui s'offrait au regard de l'aviateur, une vision multicentrique où le

temps superpose son rythme à celui de l'espace et impose une compénétration de tous les éléments. Les successions dynamiques de G. Balla, *Dynamisme d'une automobile* (1913), *Vols d'Hirondelles* (1913), ou le *Vol au-dessus de Reims* de Severini (1915), forment l'état d'une première conception qui tentait de mettre sur pied une nouvelle syntaxe visuelle intégrant au cadre du tableau les basculements d'horizon, les mutations permanentes des axes et des points de vue, et toutes les déformations optiques liées à la vitesse, contractions, superpositions, ou pertes de matière. Ce bouleversement des procédures de la picturalité, formalisé par l'appel à la notion de «mécanique», se poursuivra chez Crali, Tato, Ambrosi, ou Thayat, basculant parfois en un documentarisme, une réductrice célébration de la machine. L'aéropeinture se définira pleinement comme une poétique spécifique avec l'exposition futuriste de la Galerie Pesaro à Milan en 1931. Cette dynamique d'abstraction imposée par le mouvement, l'expérience du vol, se retrouvera dès l'origine dans les œuvres de peintres de toutes nationalités comme Marsden Hartley (*The Aero*, 1914), ou Bruno Munari qui signera plus tard le *Manifeste technique de l'aéropastique futuriste* avec Gelindo Furlan, Riccardo Ricas (1934). La «machinolâtrie», l'avion, s'imposeront alors comme des thèmes touchant toutes les disciplines culturelles comme le confirme cette conférence au Théâtre Antoine organisée en 1914 par Léo Claretie sur l'aviation et les poètes. L'*Hommage à Blériot* de Robert Delaunay (1914), affirmant son simultanésisme dans une polémique avec les futuristes, est salué par G. Apollinaire comme un «futurisme tournoyant», syntaxe que le poète révère aussi dans le *Port Aviation* de Felix Delmarle (1914). L'aéropeinture s'ouvrira à tous les domaines esthétiques, se multipliera en une aéropoésie, une aérosulpture, une aéromusique ou une aérophotographie. L. Russolo qui cherchait à construire une musique faite d'intensités de bruits, intégrera dès 1914 le son de l'avion à des pièces musicales qui ont suscité de vives réactions (*Congrès d'automobiles et d'avions*). Georges Antheil, compositeur américain, qui se faisait remarquer dès 1922 à Berlin comme «pianiste futuriste», auteur d'une *Airplane Sonata*, composera la musique du Ballet *Mécanique* de Fernand Léger (1924-25) en faisant entendre le vrombissement d'un moteur d'avion. On retrouve d'autres compositions comme l'*Aviateur Dro* de Pratella qui représente l'homme futuriste qui, bien que plus expressionniste, s'oppose à l'antique héros wagnérien, préfigurant les thèmes de l'aéromusique d'un Giuntini. Mais c'est encore la photographie qui accomplira la complexité temporelle supposée par la simultanité futuriste. Outrepasant les recherches encore formalistes de la peinture, la photographie impose à l'artiste de s'impliquer physiquement dans la prise de vue. Au-delà des effets de surimpression de Tato, des recherches photodynamiques, des cinétisations de Boccardi, Fedele Azari, après Marinetti, fut celui qui contribua le plus à l'aura aéromécaniste du futurisme. Aviateur, il se définissait comme un aéropeintre, un «aviopoète» qui bousculait les lois de la peinture en introduisant la dimension mécaniste supposée par l'aviation. La première œuvre d'aéropeinture, *Perspectives de vol* (1926) sera exposée dans la grande salle futuriste de la Biennale de Venise et préfigure le *Premier dictionnaire aérien* italien qu'il publie en 1929 en collaboration avec F. T. Marinetti. L'avion ne devait pas seulement rester une image ou une expérience, il imposait un mode de vie, une vision du monde ; le russe Kamensky fut lui aussi d'abord pilote de voltige avant la première guerre mondiale, avant d'adhérer au futurisme russe. Azari, embarquant un appareil photo à bord de son avion, réalisera des images inédites en piqué, en tonneau, bouleversant de façon dynamique la vision aérienne. Masoero approfondira encore ces recherches et, augmentant les temps d'exposition, obtiendra des clichés surprenants consacrés aux paysages urbains, aux villes italiennes. Ces photos restituent une image directe du vol, un temps factuel de la photographie où la sensation

physique et visuelle est directement enregistrée, restituée.

Mécanique du vol

Un célèbre numéro de L'Illustration du 2 novembre 1907 titrait «Les hommes volants» pour célébrer le décollage de H. Farman et les expériences d'autres aviateurs. L'avion s'est immédiatement instauré comme le symbole le plus approprié d'un modernisme conçu comme une médiation, un moyen susceptible de faciliter le mouvement de la création. L'avion devient l'image perfectible des arts industriels, il crée l'effet d'une modernité où la machine engage toute création dans le monde et les activités sociales. Le vol est aussi devenu un thème récurrent du futurisme russe. Malevich représenta un aviateur dès 1914 et Kamensky, qui était pilote, réalisera de nombreuses sculptures sur le thème du vol. Rodchenko a aussi utilisé le thème de l'avion pour une couverture du magazine Lef (1923), qui contenait un article de Khlebnikov, fils d'un ornithologue et passionné par les oiseaux, qui y décrivait sa collaboration avec Tatline à une pièce de théâtre qu'ils intitulèrent : Les ailes de métal. Le vol sans motorisation était une préoccupation fréquente dans les écrits de Khlebnikov dont on sait l'influence qu'il a eu sur Tatline. Dans ses Propositions, il parle de «labourer les nuages» et ses héros qui voyagent dans le temps sont souvent ailés. Les investigations de Tatline prennent place dans ce contexte où le vol était une manifestation complexe de l'esprit de construction. Pourtant cette image dynamique du mécanisme ne peut rester une simple médiation, le moyen d'un productivisme extérieur à la logique de la création. Le vol n'est plus simplement une expérience de la technologie, la découverte d'un nouveau domaine épistémique, l'artiste doit maintenant s'emparer des procédures, doit se fondre avec le domaine mécanique par la recherche d'une relation de plus en plus organique entre la matière et son utilisation. La création de formes doit se plier à une véritable «bionique», en analogie avec la nature qui impose une parfaite connaissance des propriétés des matériaux. W. Tatline, qui a consulté des études de Tsiolkovsky sur le vol organique, n'introduit pas le vol, l'avion, comme une médiation technologique, comme le moyen moderne d'une réorganisation de la forme de la vision. Le vol ouvre des dimensions complexes qui lient le corps à des expériences, des pratiques nouvelles, qui le projettent dans l'espace d'une architecture, où l'artiste doit dépasser une idée de la machine encore conçue comme une prothèse pour l'assimiler, l'intégrer, pour penser une nouvelle unité du geste artistique. Le projet de construction de Letatlin (1929-32) répond, par une volonté de fusion avec les matériaux, à cette tentative d'une libération de l'emprise de la technique. W. Tatline, à l'encontre du futurisme et d'une idéologie dominante alors en U.R.S.S., s'opposera à tout technicisme pour inventer un objet dont l'homme ne soit plus esclave. La référence à O. Lilienthal, son contemporain, reste omniprésente, retrouvant un geste fondateur à dimension humaine, récusant une approche mécaniste des matériaux, y compris la fascination pour l'avion qui, même en Russie, devenait très commun. Plus qu'un objet, Letatlin (d'après le mot Letat, voler, accolé au nom de l'artiste et qui signifierait «Tatline vole»), décrit comme un oiseau de lumière dont le vol est une «nage aérienne», est un manifeste, l'introduction à une appropriation mesurée des moyens de l'ingénierie, qui doit permettre de gagner une autonomie. Tatline réintroduit une dimension utopique dans la lignée de tous ses projets de recherche sur une «nouvelle forme de vie» (novi byt), et l'art se doit ici d'avoir accès au domaine de l'inventeur, un certain romantisme s'emparant alors de ces secteurs avancés de la technique. Il se référera directement à l'exemple de Léonard de Vinci et aux préoccupations de Khlebnikov concernant les oiseaux. Cette étude approfondie du vol des insectes et des oiseaux imposa à Tatline l'idée de lier à nouveau

l'autonomie du vol à l'effort humain indépendamment de toute propulsion mécanique. Il donnait à cette période un cours sur les matériaux au Vkhutein de Moscou et était familier des propriétés flexibles du bois courbé, ainsi que le démontre la chaise qu'il a réalisé. Tous ces aspects se retrouvent dans la réalisation du planeur Letatlin que Tatline a développé à la tête d'un petit groupe de recherche(13). L'appareil est un hymne à la vie reprenant des formes et des principes de construction organiques, recherchant la forme la plus esthétique et la plus économique. Il est conçu comme un ornithère, une machine dotée d'ailes analogues aux oiseaux et qui aurait permis à l'homme de voler par un balancement des ailes, grâce à sa seule force musculaire. Travaillant avec un chirurgien (Gueïntsé, sa femme) et un pilote (Lossev), il tenta de mettre au point un mécanisme qui intégrait structurellement le corps humain, le corps étendu s'ajustant aux contraintes mécaniques du vol plané. Tatline réalisa trois exemplaires de son modèle en prévision des essais qu'il pensait faire. Le poids était de 32 kg, la voilure d'une surface de 12 mètres carrés et le rapport de la masse totale au poids des ailes était de six à un, tel les oiseaux. Tout comme l'avion d'A. Böcklin, le Letatlin était basé sur une mobilité du corps mais, aux articulations, Tatline a préféré l'élasticité de la structure qui devait se déformer en cours de vol. Le planeur de Tatline affirme un autre ordre de travail, recherche d'un point d'équilibre entre l'objet, les moyens qu'il utilise, et son usage social. Sa construction ne s'encombre d'aucun élément superflu et cette économie l'impose comme une œuvre, une unité harmonique qui s'écarte de tout technicisme. L'artiste présenta ses études sur Letatlin lors d'une exposition personnelle où trois maquettes ainsi que des études furent exposées avec des photographies du Monument à la Troisième Internationale. Une brochure éditée à l'occasion comprenait deux textes, l'un de Tatline, l'autre de K. Artseulov, un pilote de guerre qui avait participé à l'élaboration de l'appareil. Un très important public vint voir ce symbole, cette « bicyclette de l'air » que l'artiste espérait voir entrer dans l'usage commun pour des écoles de planeurs ouvertes au jeunes. Au-delà du constructivisme de Khlebnikov, le vol n'est plus simplement conçu par Tatline comme la démonstration en acte d'une autre intelligence du mécanisme, de l'invention par la société industrielle d'une nouvelle dimension pour l'homme. Tatline le premier, et de façon prophétique, brise l'élan d'un modernisme qui avait hâtivement assimilé rationalisme et définition d'un nouvel ordre. L'enjeu de l'utopie se déplace, se détache de ce que Tatline nommait « un constructivisme en coma dépassé », une technique ayant abandonné son ancrage humain, un équilibre, une voie entre art et technologie(14). L'aérien se libère alors du modèle mécanique, il n'est plus une métaphore du divin, d'un transcendantal ultimement accessible à la ratio, il devient une dimension proprement humaine, se socialise comme l'avait rêvé Maïakovski dans son poème Le Prolétaire volant. Le planeur, à nouveau exposé au Musée Russe de Leningrad en 1932, s'affirme comme un manifeste pour une compréhension différente de la culture qui devait aboutir à des propositions innovantes pour le mode de vie comme un atelier mobile pour les artistes, ou un vaste projet de Ville de l'Air, une cité implantée au milieu de la nature. Au début de l'été 1933, la maquette qui avait déjà été présentée dans de nombreuses assemblées professionnelles, fut recouverte de soie blanche et transportée sur un aérodrome lors d'une rencontre de vélivolistes. L'appareil ne permit pas à l'homme de voler et Tatline abandonna son projet en 1937, quittant le Monastère Novodevichy en une symbolique cérémonie funéraire.

Dernières ontologies du saut, le corps projeté

Avec la guerre, la suspicion d'un positivisme de la technique se retourne en un refus radical du

monde rationnel, une table rase qui, principalement en Europe, amena de nombreux artistes à refuser toute production, tout engagement dans une pratique liée d'une façon ou d'une autre au monde de la procédure. Degré zéro, Groupe Zéro, Groupe Nul, chacun doit retrouver les principes d'une fondation, d'une détermination, dont le corps semble le premier référent, un corps support, un corps matrice, signifiant d'une nouvelle singularité de l'œuvre d'art. Joseph Beuys, pilote de bombardier du Reich, après l'Exposition à l'aéroport Erfurt Nord (1940) avouant sa «fascination pour la science et la technique», aboutira cette figure contradictoire d'un totalitarisme de la technologie. Il pose, debout devant son avion aux ailes brisées après un atterrissage forcé en Crimée en 1943 et semble alors mettre un terme au credo de la verticalité, à une dimension qui promettait d'ouvrir à une altérité du monde. J. Beuys fut retrouvé près de son appareil détruit, recueilli par une société primitive, inconscient, et cette chute eut une influence décisive sur la poursuite de son œuvre, grasse et feutre protégeant un corps maintenant trahi par la technique, des plumes comme dispersées parsemant de nombreux dessins ultérieurs. Cet homme différent, cet homme mort, symptôme d'une recherche de nouveaux paramètres du corps, de l'espace (Homme mort, Figure astrale, 1951) déplace les notions traditionnelles de l'inscription. Le corps devient un recours, le principe d'une intégration de toutes les dimensions, un territoire fragmentaire fondateur d'un ordre autonome en excès du monde objectif. Au modernisme des avant-gardes fait place une valeur d'inscription relative, ce corps en suspens, une tentative de vol indéfinie, un saut, un geste, une action plus qu'une pratique. À l'automne 1960, le saut d'Y. Klein dans le vide, vêtu face aux photographes d'un costume de ville, aboutit une démarche correspondant à ce qu'Y. Klein appelait sa «période pneumatique» dont l'exposition chez I. Clerc en 1958 était une étape. Un homme dans l'espace répond à la volonté de rejoindre une œuvre composée de mille et un ballons bleus, «une sculpture aérostatique» comme il le précise. Le saut, un montage photographique, n'a pas à être réel, il dénote cet abandon d'un corps qui n'est plus défini par son inscription(15), qui n'entretient plus une relation à l'espace définie par l'inscription, inscription qui accompagne encore le vol mécanique, celui qui tua l'ami de l'artiste R. Godet tombé de son avion en flammes au-dessus de l'Himalaya. L'espace devient une pure disponibilité, il ne se détermine que par la forme, une enveloppe, la mesure d'un objet gonflable par l'homme, un ballon, «une dimension libre» déterminable directement par l'homme pour le dire comme P. Manzoni. Le ballon de La sculpture sans espace (1960) est le pendant du Souffle d'artiste (1960) de P. Manzoni, Y. Klein libérait le corps des dimensions de l'espace euclidien, P. Manzoni inaugure un espace qui est une forme spécifiquement déterminée par l'homme. Le gonflable n'est plus le ballon, le moyen d'échapper à la gravitation, il apparaît comme le mode d'une inscription autonome, une forme-événement pour Hans Haacke ou Otto Piene, un monde, un espace critique, une image qui s'applique dans le réel pour une tradition Pop d'A. Warhol à C. Oldenburg. L'air n'est plus une dimension supplémentaire, il devient un domaine de qualification, la possibilité de multiplier les expériences dimensionnelles de l'espace. Le corps désabusé de G. de Dominicis ou de M. Ceroli, l'action de R. Rauschenberg (Danse-pélican, 1962) s'investissent dans les dimensions toujours plus expérimentales du gonflable. Les performances de Haus-Rucker & Co ou d'Archigram, ainsi que de nombreux groupes en Europe, cherchent à définir les dimensions multiples offertes par un espace maintenant libéré de son rapport à l'inscription. Le gonflable réinvente la forme moderne, une enceinte contenant un fluide définissant un sens ou une fonction, un objet défini par la pratique, un objet critique comme le revendiquait le numéro d'Utopie (1968), consacré à une exposition sur le gonflable. Le gonflable est une forme humaine, il compose avec les

dimensions du corps, il autorise des variations qualitatives, souplesses des emplois, des usages, il se mue en mobilier, en habitation, il est une sphère qui permet d'inventer un corps du déplacement, de la lévitation, le gonflable fait face à l'inertie des cultures urbaines. Le gonflable appesantit définitivement le corps, il le débarrasse d'un espace unilatéral pour lui ouvrir des mondes multiples, différenciés, inadéquats les uns aux autres, mondes où le vol, l'air, n'ordonnent plus l'ouverture d'une altérité. L'œuvre de Panamarenko semble traversée par l'échec, l'énorme inventivité formelle de l'artiste suspendant toujours la finalité qu'elle suppose, la fonctionnalité ouvertement bafouée lors des essais parfois périlleux qu'il entreprend. Si Panamarenko ne lie son travail à la technologie qu'en 1967, son nom tiré de Panamerican Airlines Company réfère à l'objectivité sociale du vol commercial, à la marque qui définitivement socialise et banalise le vol. Panamarenko veut faire l'expérience du déplacement interne que suppose la conscience du vol et l'une de ses premières pièces, les Souliers Magnétiques (1966-67) devait permettre de se déplacer dans toutes les dimensions de l'espace. C'est le rêve collectif du vol, sa valeur mythique qui précède toute connaissance, que Panamarenko cherche à rendre à l'expérience individuelle, une volonté d'autonomie qu'il confond avec la réalisation et l'unité de l'œuvre d'art. Les premières constructions sont des systèmes indépendants, comme la première Machine volante (1969), le Portable Air Transport I (1969), qui sont propulsés par des systèmes souvent proposés comme autonomes, (Système de puissance fermé, 1969), et la série des accélérateurs, Versneller 3 ou Versneller 5 (1969). Au-delà des appareils, de nombreux objets agrémentés d'hélices renforcent cette image d'autonomie comme Deltaplane P1 (1975) ou le Tapis volant (1979). Dès la première maquette d'un objet volant, General Spinaxis (1968), c'est l'image sociale et artistique qui obsède Panamarenko en un travail obsessionnel sur une pratique de l'art qui touche aussi bien l'identité de l'artiste que l'identité de la pratique artistique. L'objet volant est une image symbolique, reçue selon une tradition du Pop Art comme une entité objective que l'artiste doit se réapproprier par un engagement personnel dans l'action, dans la construction. Les objets de Panamarenko sont des images, iconologie faite d'insectes, (Meikever, 1975 ; Chisto 2, 1976), d'appareils, d'aéronefs, de fusées qui se diversifient en variations. La multiplication des appareils, leur complexité croissante cherchent à rendre manifeste la tentative comme un principe déterminant d'une économie symbolique du vol. La tentative vaut pour elle-même; le vol, c'est le temps sédimenté dans la technologie, le projet, une figure de l'intention que Panamarenko cherche à rendre visible, plastique d'un objet, d'une sculpture en directe correspondance à l'échelle de l'homme, les appareils définis en adéquation avec le corps de l'artiste. La machine n'est plus seulement célibataire, elle est désenchantée, la guerre ayant dénoncé le positivisme de la technique, l'illusion d'un monde organisé par la fonction, la finalité. Le vol reste la métaphore d'une absence de destination, d'un suspens, il dirige, il accomplit le rêve de l'Aufklärung tout en invalidant le monde de la ratio. Le geste décisif de Panamarenko, c'est de s'approprier, d'assumer les procédures de la rationalité pour réaliser un appareil qui s'affirme comme le principe d'une déréalisation que l'artiste nous intime de prendre en compte, comme une image, un simulacre dont il faut faire l'expérience concrète. Au-delà d'une tradition de la représentation de la machine dans l'art, notes d'Étant Donnée où Marcel Duchamp substitue les procédures à l'œuvre pour la construction d'un regard voyeur, inefficience calculée des mécaniques de J. Tinguely, les appareils de Panamarenko sont des entités objectives, des singularités autonomes.

Manifestes de l'atopie

Avec la possibilité du vol, c'est toute la relation à l'axe gravitationnel qui est modifiée et l'architecture est partagée par la même ambiguïté qui travaillait l'œuvre d'art. L'expérience spatiale qu'induit l'aviation se thématise immédiatement dans l'architecture avec la Gare pour trains et avions (1914) de Sant'Elia ou le Projet d'un aéroport de M. Mendelsohn (1914). K. Malevich, qui définit les limites d'une inscription picturale, se posera la question des conditions d'une représentation des volumes, maquettes célèbres qui ne sont pas seulement des objets sculpturaux, mais aboutissent une recherche sur une architecture qui puisse être perçue de tous côtés. Le principe suprématisiste d'une «navigation libre sur la surface peinte» mènera à la notion de «Planite», issu du mot aéroplane, plan d'une construction à Leningrad en forme de croix, de fuselage, dérivé de la construction aérienne. Le Planite pour un aviateur (1924) apparaît comme une construction détachée de la terre, libérée de son inscription, en état de suspension, l'ouverture d'un espace multi-directionnel(16). Toute l'architecture utopique soviétique tentera de traquer cet espace libéré de l'inscription en une contradictoire volonté de fondation. Les villes de G. Kroutikov, de L. Khidekel, les projets d'I. Léonidov tentent de reconduire le geste moderne de la fondation en un espace qui ne semble plus défini par l'inscription, un espace qui a perdu son unité, son cadre. La courte histoire de la ville utopique se résume à cette difficulté à penser un espace complexe, segmenté, un espace affirmé comme seule modalité du local, sans autre unité universelle. Le building, le gratte-ciel dérivent de ces constructions sur pilotis qui tentèrent de relativiser l'inscription. Cette transcendance de la fondation sera plus directement réclamée par El Lissitzky qui lui donnera une dimension plus sociale développant après la Ville de l'espace et le Gratte-ciel horizontal de F. Kiesler (1925), le modèle d'une urbanisation de l'espace aérien. Le rêve des cités volantes correspond à la relativité de l'espace-temps, un espace sans référence, sans ancrage extérieur déjà présenté en 1922 comme «sensation spatiale de vol» par E. Kallai dans un texte consacré aux Prouns. Le projet de Gratte-ciel de Nikitski Square (1924-25) accomplit cette architecture d'équilibre, résultat contradictoire de tensions horizontales et verticales. L'enjeu n'est plus simplement celui de l'architecture sur pilotis magnifiée par la Villa Savoye (1929-31), d'un Le Corbusier proposant une vision nouvelle du rapport de l'homme à la forme ou au territoire (Aircraft, 1935) ou d'une esthétique du mouvement analysée par L. Moholy-Nagy dans Visions in Motion (1947). Le modernisme doit d'abord se libérer de lui-même, d'une fondation qui se donne toujours l'espace comme un préalable. Le vol valide un univers technologique, un monde qui devra partager avec ambiguïté une capacité de planification et de contrôle global et le rêve utopique d'un monde libéré, libéré de l'espace, d'un monde atopique. L'ultime inscription, le pas de l'homme sur la lune, aboutit d'une part le modernisme, tout en brisant l'unité d'un monde toujours assimilé à l'unité de la conscience. R. Buckminster Fuller concrétise et déborde cette unité nouvelle avec son projet de Air-Ocean-World-City-Plan (1928). Pourtant l'espace requis par l'utopie ne peut plus être après la guerre un espace unilatéralement maîtrisé par la technique. Le refus du monde industriel, de l'espace géométrique, amènera Y. Klein à élaborer avec W. Ruhnau une non-architecture, une architecture de l'air que Claude Parent appelle «une proposition futurible pour l'architecture», celle qui «enracine l'homme dans une architecture de la fluidité»(17). L'air devient un élément négatif de toute construction comme la Rocket pneumatique (1962) réalisée avec R. Tallon. Libérer le sol, c'est ce qu'Y. Klein proposera avec le Lit d'air (1958), le corps supporté par des souffles d'air comme le montre le dessin de C. Parent, utopie qui mènera vers une vision de plus en plus universelle du suspens. C. Parent, avec lequel il réalisera des fontaines d'eau et de feu, Les Fontaines de Varsovie (1958-61)

pour le Palais de Chaillot, dessinera la maison aérienne aux murs d'eau et de feu sur un toit d'air aux couleurs changeantes. L'espace n'est plus défini par des limites, l'artiste veut imposer un état de «lévitation universelle», une cité climatisée pour un Eden technique, une première architecture de l'air qui nie le credo utopique des avant-gardes, le dépasse en se libérant de la référence au sol. L'architecture en un dernier geste tentera alors de s'emparer de l'air, non plus comme un domaine utopique, mais comme l'objet d'une ingénierie alternative, d'un rapport critique à la technologie. Chaque espace sera modelé sur l'individu, espace, cellulaire, modulable, agglomération de bulles, «clip-on», «plug-in», qui organiseraient l'architectonique de la cité nouvelle. Les cellules pneumatiques du Dyodon de J.-P. Jungmann (1967), les alvéoles du Projet pour Ragnitz-Gatz de G. Domenig et E. Huth (1966-69) préfigurent une architecture qui ne sera plus déterminée par la pesanteur, par l'aérien, nouvelles questions de la station spatiale habitée. L'utopie du vol trouve sa limite, elle était la métaphore parfaite du modernisme, d'une première allégorie du corps géométrique à la Renaissance. Le vol est accompli, il n'y a plus de verticalité, plus d'horizon, le monde de la cosmologie trouve sa limite, celle du Cosmos technologique et scientifique d'A. von Humboldt ; il devient un corps en pleine adéquation avec l'individu, une «Bio-structure à hydrogène», des «Organics» pour une «bio-tectonique». Contre l'ordre rigide et structuré, l'agglomération des cellules, «unités additives de dimensions variables, permet une évolution interne illimitée»(18). Le dernier dirigeable, d'Instant City d'Archigram (1969) ferme le cercle inauguré par E. Poe et Nadar, il démontre l'impasse d'une pensée néo-kantienne de l'espace qui se donne l'inscription comme un principe légiférant. La pratique concrète du vol, la nouvelle question sur la forme, l'espace, l'architecture, que proposait l'expérimentation des gonflables, ne peut être lisible comme événement, comme fait esthétique, que si l'on dépasse une interprétation qui suppose un sujet transcendantal. La modélisation, le cadre juridique qu'impose l'autonomie du jugement esthétique sous-tend une idéologie du suspens qui a orienté la pensée moderne en une quête d'inscription, le vol érigé en sa figure transcendante. Le vol, métaphore permanente de la technique, est l'extase, «être hors de soi, mortalité et temps... précipitation de l'anticipation comme épimétheia qui est un temps essentiellement différé» pour le dire comme B. Stiegler(19), retard du mélancolique, de la Melas kholie, bile noire dont Kant, avant E. Cassirer ou E. Panofsky avait lui-même proposé cette compréhension dans ses Remarques sur le beau et le sublime. Il reste à penser les dernières formes de l'u-topie, de l'a-topie, d'un abandon du sol, de l'espace, du schématisme comme surdétermination du temps. Le vol n'est plus un rêve, le modernisme l'a achevé, il déterminait la dernière compréhension univoque de l'espace, il conditionnait l'ouverture d'univers locaux qui ne supposent plus l'unité d'un projet humain. Il reste à s'échapper de cette forme ultime de l'aérien, carcan si bien dépeint par S. Rodanski dans La victoire à l'ombre des ailes : «Nous avons été au bout du programme, il ne reste plus qu'à regarder infiniment les choses jusqu'à la fin, notre sort est joué»(20).

Walter Franck

Notes

(1) Hubert Damish, «Théorie du nuage», Seuil, 1972.

(2) La lecture traditionnelle du vol dans l'histoire de l'art s'appuie, d'après le cadre défini par le Warburg & Courtauld Institute, sur une compréhension de l'apesanteur étayée par une interprétation néo-kantienne des mythes dans l'histoire de la peinture tel Peter Greenaway pour l'exposition présentée récemment au Louvre, «Le bruit des nuages», Ed. Musées Nationaux, 1992.

(3) «Rien de grand sur la terre sinon l'homme, rien de l'homme sinon la pensée ou l'esprit, en t'élevant jusque-là tu dépasses le ciel, en t'abaissant jusqu'au corps et en dédaignant le ciel, tu as l'air d'une mouche, et moins encore d'une mouche» in E. Cassirer, «Individu et Cosmos dans la philosophie de la Renaissance», Minuit, 1983, p. 149.

4) «La perspective aérienne est particulièrement prisée dans cette branche de l'art car elle contient le moyen, sur un petit espace, de représenter en grand la grande dimension», cité dans Roland Recht, «La lettre de Humboldt», Bourgois, 1989, p. 24.

(5) Victor Hugo, lettre de 1864 publiée dans «Le Temps», 25 Octobre 1907, puis dans «La revue de Paris», 1910-1911.

6) «C'est l'hélice — La "Sainte Hélice!" comme disait un jour un mathématicien illustre — qui va nous emporter dans l'air ; c'est l'hélice qui entre dans l'air comme la vrille entre dans le bois, emportant avec elles, l'une son moteur, l'autre son manche», Nadar «Les mémoires du "Géant"», p. XVII-XVIII, 1864.

(7) Il est très vraisemblable que l'origine du premier «Voyage Extraordinaire» se trouve dans la rencontre de Jules Verne avec Nadar, et c'est sous l'influence de ce dernier que Verne se rallie, en 1862-1863, à la défense du «plus lourd que l'air». Jacques Noiray, «Le Romancier et la Machine», José Corti, 1982, p. 23.

(8) E. Poe décrit dans «Loss of Breath» un état de conscience défini par l'apesanteur: «Mais ce qui est tout à fait singulier, c'est que je ne sentais aucune sensation de poids, de pesanteur.. Tout au contraire, j'étais fort incommodé par une tendance à remonter à la surface comme une bouée, cette torturante difficulté à rester en bas que connaît le nageur en eau profonde» dans Alfred Colling, «E. A. Poe» Albin Michel 1952, p. 101.

(9) «Aviatik und Avant-garde, fliegen und Schweben», Ed. Lufthansa, 1988.

(10) Pär Bergman, «L'esthétique de la vitesse, origines et premières manifestations» in «Présence de Marinetti», L'Âge d'Homme, p. 13-14, 1984.

(11) F. T. Marinetti in «Le Futurisme», 1911, p. 74-75.

(12) Giovanni Lista, «Sur un vol de Beaumont ou Le Monoplan du Pape» in «Europe, Les futurismes», n° 1, mars 1975, p. 56.

(13) Le Laboratoire Expérimental de Recherche Scientifique prenait place sous les dômes du Monastère Novodevichy à Moscou. Le groupe des étudiants du Vkhutein autour de Tatline était constitué de S. Sotnikov et de Y.V. Pavilionov et de quelques conseillers techniques.

(14) «Peut-être le prolétariat n'a-t-il pas besoin de ma structure ? Il est encore prématuré de parler de randonnée aérienne alors que l'on n'a pas essayé mon appareil. Au printemps, nous irons planter nos tentes sur des collines et là, nous l'essaierons. Cela dit j'aimerais toutefois souligner l'importance esthétique de la chose. Ici, c'est l'art qui se lance au secours de la technique...» Interview de Korneli Zelinski, «Letatline» in «Tatline», Philippe Sers, p. 288, 1990.

(15) «Il était certain de pouvoir voler, il me disait qu'à une certaine époque les moines savaient entrer en lévitation et que lui aussi y parviendrait. C'était une obsession. Il était comme un enfant, convaincu qu'il pourrait le faire. Il parlait même d'une machine dans laquelle les gens apprendraient à voler», Nan Rosenthal, «La lévitation assistée», in «Yves Klein», Centre Georges Pompidou, 1983, p. 227.

(16) «Dans la réalité spirituelle, l'homme est en apesanteur. Les sphères de l'esprit humain et de l'espace extérieur sont gouvernées par les mêmes lois, elles ne connaissent ni sol, ni plafond, seulement le mouvement muti-directionnel... Les planites, issus du suprématisme sont conçus comme des composants d'une nouvelle structure cosmique», Christoph Asendorf «Fluktuation der Formen. Flugzeug und Raumerfahrung» in «Daidalos», N° 37, 1990, p. 27.

(17) Claude Parent, «Yves Klein et son architecture», in «Yves Klein», Centre G. Pompidou, 1983, p. 249.

(18) Justus Dahinen, «Structures urbaines de demain», Ed. du Chêne, 1972.

(19) Bernard Stiegler, «La technique et le temps», Galilée, 1994.

(20) Stanislas Rodanski, «La victoire à l'ombre des ailes», Soleil Noir, 1975, p. 134