



HAL
open science

Le regard de Joseph Kessel sur les pionniers de l'aviation militaire et civile

Laurence Ignazi

► **To cite this version:**

Laurence Ignazi. Le regard de Joseph Kessel sur les pionniers de l'aviation militaire et civile. Sciences de l'Homme et Société. 2024. dumas-04696473

HAL Id: dumas-04696473

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04696473v1>

Submitted on 13 Sep 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



**Master recherche
2023/2024**

Mention : Lettres

Spécialité : Littérature Antique, Française et Comparée

Niveau : Master 2

Sujet :

Le regard de Joseph Kessel sur les pionniers de l'aviation
militaire et civile

Œuvres étudiées :

L'Équipage (1923)

Vent de sable (1929)

Mermoz (1938)

Présenté par : Laurence IGNAZI

Directrice de recherche : Aurélie ADLER

REMERCIEMENTS

Voici un an, j'ai pris la décision de reprendre mes études de Lettres là où je les avais laissées voici trente-deux ans. Trente-deux ans d'une vie professionnelle bien remplie au service des élèves et des étudiants dont j'ai la charge. Trente-deux ans à partager le plaisir de lire et d'écrire, à transmettre des connaissances linguistiques et littéraires, toujours soucieuse de continuer à apprendre moi-même.

Mes premiers remerciements vont donc à la directrice de l'INSPE de l'académie d'Amiens, Nathalie Catellani, ma supérieure hiérarchique, qui m'a délivré un « avis favorable » auprès du Service Universitaire de la Formation Continue pour que je puisse, en parallèle de mon activité professionnelle à plein temps, retrouver les bancs de l'université en tant qu'étudiante.

Les suivants s'adressent à Aurélie Adler qui a accepté de m'accompagner dans mon projet en devenant ma directrice de recherche. Je lui exprime ici ma gratitude, chaleureuse et entière, pour sa gentillesse, ses conseils toujours féconds qui répondent aux interrogations qui ne manquent pas de se faire jour. Qu'elle me permette de lui dédier cet extrait du premier chapitre de *Terre des hommes* d'Antoine de Saint-Exupéry dans lequel il se souvient de l'appréhension qui l'animait avant son premier vol entre Toulouse et Dakar :

J'allais être à mon tour, dès l'aube, responsable d'une charge de passagers, responsable du courrier d'Afrique. Mais j'éprouvais aussi une grande humilité. [...] aussi, le cœur plein de ce mélange de timidité et d'orgueil, je m'en fus passer cette veillée d'armes chez mon camarade Guillaumet. Guillaumet m'avait précédé sur les routes. Guillaumet connaissait les trucs qui livrent les clefs de l'Espagne. Il me fallait être initié par Guillaumet. [...]

Il répandait la confiance comme une lampe répand la lumière [...]. Ce soir-là, en manches de chemise, les bras croisés sous la lampe, souriant du plus bienfaisant des sourires, il me dit simplement : « Les orages, la brume, la neige, quelquefois ça t'embêtera. Pense alors à tous ceux qui ont connu ça avant toi, et dis-toi simplement : ce que d'autres ont réussi, on peut toujours le réussir. » Cependant, je déroulai mes cartes, et je lui demandai quand même de revoir un peu, avec moi, le voyage. [...]

Mais quelle étrange leçon de géographie je reçus là ! Guillaumet ne m'enseignait pas l'Espagne ; il me faisait de l'Espagne une amie. Il ne me parlait ni d'hydrographie, ni de populations, ni de cheptel. Il ne me parlait pas de Guadix,

mais des trois orangers qui, près de Guadix, bordent un champ : « Méfie-toi d'eux, marque-les sur ta carte... » Et les trois orangers y tenaient désormais plus de place que la Sierra Nevada. Il ne me parlait pas de Lorca, mais d'une simple ferme près de Lorca. D'une ferme vivante. Et de son fermier. Et de sa fermière. Et ce couple prenait, perdu dans l'espace, à quinze cents kilomètres de nous, une importance démesurée. Bien installés sur le versant de leur montagne, pareils à des gardiens de phare, ils étaient prêts, sous leurs étoiles, à porter secours à des hommes. [...]

« Méfie-toi du ruisseau, il gâte le champ... Porte-le aussi sur ta carte. » Ah ! je me souviendrais du serpent de Motril ! Il n'avait l'air de rien, c'est à peine si, de son léger murmure, il enchantait quelques grenouilles, mais il ne reposait que d'un œil. Dans le paradis du champ de secours, allongé sous les herbes, il me guettait à deux mille kilomètres d'ici. À la première occasion, il me changerait en gerbe de flammes...

Je les attendais aussi de pied ferme, ces trente moutons de combat, disposés là, au flanc de la colline, prêts à charger : « Tu crois libre ce pré, et puis, vlan ! voilà tes trente moutons qui te dévalent sous les roues... » Et moi, je répondais par un sourire émerveillé à une menace aussi perfide. Et, peu à peu, l'Espagne de ma carte devenait, sous la lampe, un pays de contes de fées. Je balisais d'une croix les refuges et les pièges. Je balisais ce fermier, ces trente moutons, ce ruisseau. Je portais, à sa place exacte, cette bergère qu'avaient négligée les géographes.

Merci donc, chère Aurélie Adler, de m'avoir guidée dans la réalisation de ce mémoire, en me donnant à voir, la part essentielle et réjouissante de tout travail de recherche qui ne figure pas dans les maquettes de présentation du programme de Master Lettres.

Merci également à Pascal Génot, Serge Linkès et Thierry Oswald, spécialistes reconnus et grands passionnés de l'œuvre de Joseph Kessel d'avoir répondu à mes premières interrogations sur le sujet qui m'animait : le regard de Joseph Kessel sur les pionniers de l'aviation militaire et civile.

Merci à Pierre, mon mari, qui a accepté de cohabiter ces derniers mois avec cet écrivain magnifique dont la compagnie littéraire m'absorbait si souvent.

Merci enfin à celles et ceux qui liront les pages qui suivent. Puissent-ils y trouver le plaisir qui m'a accompagnée en m'immergeant dans ces trois récits de vie aérienne extraordinaires ainsi que l'enrichissement intellectuel qui a été le mien pendant l'élaboration de ce mémoire.

SOMMAIRE

Remerciements	1
Sommaire	3
Introduction	5
<u>I. Le regard fin d'un « observateur à l'œil de peintre¹ »</u>	13
Introduction : panorama des débuts de l'aviation	13
1. Des récits de premières rencontres fondatrices de relations exceptionnelles	16
2. Le tableau d'une confrérie d'hommes virils	23
3. De la mystique de l'aviation à la divinisation des aviateurs	34
<u>II. Du ciel à la plume : un kaléidoscope de points de vue</u>	43
1. La confiance au cœur de la narration	44
2. L'art de la polyphonie kessélienne	52
3. La « symphonie héroïque » des pionniers de l'aviation	63
<u>III. De l'héroïsation des autres à l'écriture de soi : comment Kessel se révèle l'un de ces pionniers</u>	73
1. <i>L'Équipage, Vent de sable, Mermoz</i> : des récits miroirs de leur auteur	73
2. De « l'écriture de l'aventure » à « l'aventure de l'écriture ² »	81
3. Reconnaissance et consécration de Kessel, aviateur, écrivain et reporter	90
Conclusion	101
Annexes	103
Bibliographie	111

¹ Pierre-Henri Simon de l'Académie française, « Joseph Kessel, témoin parmi les hommes », *Le Monde*, 7 juin 1969.

² Expressions empruntées à Jean Ricardou.

INTRODUCTION

Il y a une grande différence parmi les écrivains. Il y a ceux qui préfèrent analyser les pensées, qui se penchent sur la minutieuse horloge intérieure, tandis que les autres auxquels je crois appartenir aiment mieux aller chercher leurs sujets, leurs héros dans le vaste monde, se mêler aux hommes d'action, décrire leurs actions, et eux-mêmes se voir au milieu de ces hommes et de leurs aventures³.

Homme d'action, Kessel l'est assurément dès son adolescence. Alors qu'éclate la Première Guerre mondiale, il n'a qu'un désir : s'engager dans l'armée pour servir la France, son pays d'adoption depuis 1908. Mais il ne peut le faire en raison de son jeune âge (16 ans et demi). Il met alors son énergie au service des autres en devenant, de septembre à décembre 1914, infirmier volontaire à Nice où la famille Kessel s'est réfugiée à la suite de son départ de Paris après la déclaration de la guerre. À l'hôtel Impérial de Cimiez transformé en hôpital pour accueillir les blessés du front, il s'investit auprès d'eux, nettoie leurs corps sales et meurtris, ne se détourne pas à la vue des plaies purulentes ou face à leurs esprits marqués par les horreurs des premiers combats. Il regagne ensuite Paris, obtient sa licence de Lettres, entre comme journaliste au *Journal des débats*, devient comédien professionnel au théâtre de l'Odéon, prépare le Conservatoire de musique et de déclamation où il est reçu en octobre 1916. Il goûte également à l'alcool, découvre le plaisir charnel et celui des fêtes nocturnes ce qui amène son père Samuel à lui dire : « Malgré la force, malgré les qualités que la vie t'a données tu mourras bientôt à ce régime. J'aime encore mieux que tu t'engages⁴ ». Âgé maintenant de dix-huit ans, il peut s'enrôler volontairement, ce qu'il fait aussitôt (cf. annexe 1).

Affecté au 81^e régiment d'artillerie, formé au camp de Satory où il porte le matricule 12007, il apprend le maniement des armes, s'essaie avec beaucoup de difficultés à l'équitation⁵. Puis ayant réussi le concours de l'École d'artillerie de Fontainebleau, il intègre cette école ; c'est là qu'en juin 1917, après la visite d'un officier

³ Propos de Joseph Kessel tenus lors d'un entretien avec Dominique Fabre en 1952. Cette citation est transcrite sur le site <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-grandes-traversees/le-premier-tour-du-monde-2494223>

⁴ Propos rapportés par J. Kessel à Denise Bourdet dans la *Revue de Paris* de janvier 1956 et cités par Y. Courrière dans *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, Paris, Plon, 1985, p.109.

⁵ Y. Courrière précise dans *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, *op.cit.*, p.112 : « En cette année 1917, les canons étant toujours tractés par des chevaux, l'équitation faisait encore partie de l'instruction de l'artilleur ».

venu recruter des observateurs d'aviation parmi les jeunes engagés, il se porte immédiatement volontaire pour « entrer dans le club privilégié de ceux qui risquaient leur vie tout autant que les malheureux enterrés dans les tranchées mais portaient des bottes miraculeusement cirées, logeaient dans des chambres chauffées, disposaient de tubs préparés par des ordonnances, et livraient des combats aussi prompts qu'éclatants !⁶ ». Motivé par cette représentation idéalisée faisant des aviateurs des soldats certes privilégiés mais surtout des auteurs d'actions militaires remarquables qui les hissent au rang de héros, Kessel intègre alors le centre d'entraînement pour observateurs de Plessis-Belleville (dans l'Oise) où il est formé pendant l'été 1917, puis l'escadrille S.39 positionnée à Jonchery (près de Reims). Sa mission principale : repérer et observer les positions et les mouvements ennemis, être attentif à ce qui se passe dans les tranchées et dans les lignes arrière afin d'en informer les artilleurs au sol dans un souci de guider ensuite au mieux leurs tirs. Dans cet objectif, il prend des photographies qu'il transmet ensuite ou bien envoie les informations par T.S.F. (télégraphie sans fil) embarquée. Son poste d'observation : un avion biplace à ciel ouvert avec à son bord le pilote et lui, formant un équipage c'est-à-dire « une entité morale, une cellule à deux cœurs, deux instincts que gouvernait un rythme pareil » (Eq⁷, p. 130). Malgré cette complémentarité fusionnelle des deux hommes tant au plan physique que moral, cette mission de reconnaissance reste complexe : « On apprend à regarder, je vous assure. Il y faut même du temps. » (Eq, p. 67), affirme le capitaine Thélis, et dangereuse puisqu'en cas d'attaque d'avions allemands, l'observateur manie la mitrailleuse embarquée pour défendre l'avion et son équipage. Mais Kessel est un homme passionné, entier, courageux ; il mène quelque cent cinquante missions de reconnaissance et reçoit une citation à l'ordre de l'armée en tant qu'« observateur courageux et tenace⁸ » ainsi que la Croix de guerre. Cette page de son vécu à l'escadrille S.39 au contact d'aviateurs et de mécaniciens dont il célèbre le courage, la ténacité, la gaieté, la fraternité, inspire à Joseph Kessel un roman, véritable hommage à ces pionniers de l'aviation militaire, que Gaston Gallimard publie en 1923 sous le titre *L'Équipage*. Rédigé en seulement trois semaines et considéré comme le premier roman sur l'aviation moderne, ce récit d'inspiration autobiographique met à

⁶ Y. Courrière, *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, op. cit., p.113.

⁷ Afin de limiter les appels de notes, les abréviations suivantes seront utilisées pour désigner les références des œuvres étudiées dans ce mémoire : **Eq** : Joseph Kessel, *L'Équipage*, Paris, Flammarion, « Etonnants classiques », 2014 [première publication par les Editions Gallimard en 1923] ; **VdS**, Joseph Kessel, *Vent de sable*, Paris, Gallimard, « Folio », 1966, [première publication par les Editions de la N.R.F. en 1929] ; **M**, Joseph Kessel, *Mermoz*, Paris, Gallimard, 1938, « Folio », 2022.

⁸ Y. Courrière, *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, op. cit., p.126.

l'honneur le jeune capitaine Thélis Vachon (rebaptisé Gabriel Thélis dans le roman) sous les ordres duquel Kessel a volé. L'observateur militaire se double alors d'un observateur profondément humain pour rendre palpable l'amitié fraternelle qui lie à jamais ces pionniers de l'aviation militaire malgré les différents combats qu'ils mènent, que ceux-ci soient tactiques ou interpersonnels.

Six ans plus tard, ce sens de l'observation des personnes comme des événements qu'il développe en tant que journaliste conduit Joseph Kessel à retrouver le monde de l'aviation avec la rencontre de nouveaux pionniers du ciel : les aviateurs de l'Aéropostale. D'abord nommée « La Ligne » à sa création par Pierre Georges Latécoère, celle-ci a pour mission de transporter par voie aérienne le courrier de Toulouse en Afrique puis en Amérique du Sud. Il s'agit là d'un véritable défi technique et humain conçu dès 1918 par cet industriel visionnaire, véritable pionnier de l'aéronautique, installé à Montaudran (près de Toulouse) qui affirme de manière très lucide : « J'ai refait tous les calculs. Ils confirment l'opinion des spécialistes : notre idée est irréalisable. Il ne nous reste qu'une seule chose à faire : la réaliser⁹ ». Ce projet aussi ambitieux qu'innovant emmène, au gré de différentes escales, les pilotes de Toulouse à Dakar en longeant les côtes espagnoles puis la côte nord-occidentale de l'Afrique avant de rallier Natal outre-Atlantique et de desservir les côtes brésilienne et uruguayenne, puis Buenos Aires enfin Santiago du Chili, soit une distance totale de 13400 km (cf. annexe 2). Embarqué en tant que premier passager, Kessel se retrouve à parcourir le trajet Toulouse-Dakar, avec ses escales – à Casablanca, Agadir, Cap Juby, Villa Cisneros, Port-Étienne, Saint-Louis du Sénégal –, à découvrir ses tempêtes de sable, ses pilotes et mécaniciens passionnés dont certains ont eu la chance de survivre à des attaques mortelles et/ou à des enlèvements par les Maures. Après avoir chanté les hauts faits des pionniers de l'aviation militaire, voici Kessel qui porte maintenant son regard sur l'aviation civile, sur ces aviateurs qui ouvrent des voies aériennes intercontinentales encore inexplorées avec pour mission de transporter le courrier, « le porter le plus vite possible et avec le plus de sécurité » (VdS, p.80). De ce voyage, Kessel tire la matière de dix-neuf articles qu'il publie d'abord entre le 31 mai et le 4 octobre 1929 dans le journal hebdomadaire *Gringoire* (qu'il a cofondé en 1928 avec Georges Suarez et Horace de Carbuccia) sous le titre « Les courriers du bled » avant de les reprendre avec quelques modifications dans un volume intitulé *Vent de sable* publié

⁹ Propos rapportés par Didier Daurat dans son autobiographie *Dans le vent des hélices* (1956), Paris, Editions du Seuil, p.38.

par Gaston Gallimard. Tout comme *L'Équipage*, ce nouveau récit kessélien rencontre un succès certain, preuve que la « littérature d'aviation », qu'elle soit fiction ou reportage, touche le lectorat comme les critiques littéraires ; par exemple, pouvons-nous lire en février 1930 dans la revue *L'Aérophile* :

Vent de sable, par J. Kessel [...] Un des plus beaux sujets possibles de reportage, traité par un des hommes qui pouvaient le mieux en sentir et en exprimer toute la dure grandeur.

Ce n'est pas une synthèse, un roman, c'est un « documentaire », écrit par un voyageur qui fit le voyage Toulouse-Dakar, et qui sut *voir*¹⁰.

Voir, justement... Ce sens de la vue est inséparable de l'écriture kessélienne dans la mesure où les œuvres de Kessel citées précédemment témoignent, même sous une forme romancée, d'événements qu'il a vécus et ressentis en son for intérieur. Et même lorsqu'il rédige la biographie de l'aviateur Jean Mermoz, son ami disparu en mer le 7 décembre 1936, Kessel part sur les traces concrètes de la vie de « l'Archange » : afin de compléter ce qu'il sait déjà de son ami, Kessel rencontre la mère de l'aviateur à *l'Hôtel du Lion d'Or* à Aubenton, là où elle a accouché le 9 décembre 1901. Il écoute son récit de leur vie aimante et complice malgré un contexte familial et financier difficile jusqu'aux dix-huit ans du jeune Jean ; il reçoit également d'elle toutes les lettres que son fils lui a écrites. Ensuite, pour parfaire sa connaissance de Mermoz, Kessel se rend en Amérique du Sud en bateau (seul le courrier voyage alors en avion) : en tant qu'homme, il s'agit pour lui de suivre les traces de l'ami trop tôt disparu, en tant que reporter, de mener une enquête au plus près des lieux sud-américains et des aviateurs, mécaniciens et autres personnels avec lesquels Mermoz a vécu et travaillé d'arrache-pied pour rendre la ligne aéropostale fonctionnelle et sensationnelle. Son objectif est alors de comprendre avec justesse et discernement l'homme qu'il a été, de témoigner de ce que fut sa vie tout en révélant la part d'invisible : « Accompagne-moi sur ce bateau qui, à travers l'Océan que tu as tant de fois survolé, me conduit aux lieux où je vais retrouver ta trace la plus belle. Et donne-moi, mon grand, le souffle qui me manque pour composer à ton visage un double qui ne le trahisse pas » (M, p. 9), écrit-il avec émotion. Il ne s'agit pas pour Kessel, l'ami, le journaliste ou l'écrivain, de s'effacer derrière « le grand Mermoz » mais bien de plonger au cœur de son vécu, de l'analyser puis de le restituer par le prisme de sa subjectivité afin de le partager avec ses lecteurs. À Buenos Aires, Kessel est accueilli

¹⁰ *L'Aérophile*, n°3-4, 1^{er}-15 février 1930, p.57.

entre autres par Marcel Reine, aviateur de l'Aéropostale rencontré lors de son reportage en 1929 ; il part rencontrer les anciens de l'Aéropostale et découvrir les lieux emblématiques où Mermoz a vécu et qu'il reliait en avion, allant jusqu'à survoler la Cordillère des Andes au Chili puis la Patagonie dans l'extrême sud de l'Argentine, sans oublier Natal, escale brésilienne intermédiaire entre l'Amérique et l'Afrique. À l'issue de son voyage, Kessel écrit à son frère Georges : « J'ai beaucoup vu et beaucoup appris sur Mermoz et si je ne fais pas un bon livre il n'y aura plus qu'à changer de métier¹¹ ». Avec ce matériau récolté *in situ* ajouté à ce qu'il sait déjà de Mermoz, Kessel rédige un portrait éclairé et vibrant de son ami, qui rencontre lui aussi un franc succès. Mais quoi d'étonnant à celui-ci lorsque l'on connaît l'art de Kessel pour réécrire la réalité, l'enchanter sans la trahir et faire voyager ses lecteurs dans le sillage de sa plume d'écrivain comme de journaliste ? Précisons que là encore, Kessel publie d'abord un reportage de vingt-neuf articles dans le quotidien *Paris-Soir*, intitulé « Mermoz, un homme, une épopée », du 2 avril au 6 mai 1938.

« Venant après *L'Équipage* et *Vent de sable*, Mermoz sacrait Kessel chanteur incontesté de l'aviation française¹² ». Inscrivant dans l'Histoire de son époque la rédaction d'histoires romancées ou réelles, personnelles comme centrées sur d'autres pionniers de l'aviation militaire puis civile, Kessel porte ainsi un regard subjectif et éclairé sur des destinées singulières qui se déploient toujours au sein de collectivités masculines et fraternelles reliées par une même aspiration : remplir, à bord d'avions encore rudimentaires, des missions périlleuses, sources de souffrances mais que transcendent la foi qui les anime ainsi que le don de soi aux autres. Observateur de métier, dans l'aviation puis en tant que journaliste et grand reporter, Kessel se donne entier aux récits de ceux qui ont ouvert, défriché l'espace aérien international, luttant contre des hommes (soldats allemands, Maures dissidents, parfois eux-mêmes) et contre des éléments naturels hostiles (tempêtes, océan, montagnes...). Déployant un regard journalistique précis et soucieux de coller au plus près des événements rapportés et des histoires racontées, Kessel n'en efface pas pour autant sa sensibilité ; il exprime son attachement profond aux pionniers de l'aviation, hommes enthousiastes, dévoués, galvanisés par leurs missions et les chefs qui les commandent (Thélis Vachon à l'escadrille S.39, Didier Daurat chez Latécoère, Julien Pranville en Amérique du Sud)

¹¹ Yves Courrière, *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, *op.cit.*, p.494.

¹² *Ibid.*, p.496.

mais également véritables héros sources d'espoirs et de rêves à l'instar de Mermoz. Soulignons le fait que Kessel offre rarement une seule version des histoires relatées. La première publication des récits *Vent de Sable* et *Mermoz* a ainsi été précédée de la parution d'un reportage en différents articles. Le capitaine Thélis Vachon, figure centrale romancée dans *L'Équipage*, est mentionné dans *Vent de Sable* et, dans *Mermoz*, Kessel compare l'esprit de camaraderie des pilotes de l'Aéropostale avec celui qu'il a connu pendant la Première Guerre mondiale à l'escadrille S.39. L'écrivain-journaliste tisse donc des liens entre ses différents écrits ; quel rôle cette pratique du réemploi joue-t-elle alors sur l'image que Kessel donne des pionniers de l'aviation ? Comment son écriture s'approprie-t-elle le réel et impacte-t-elle la réception de ses textes, de leur parution jusqu'à nos jours dans la mesure où, comme l'écrit la journaliste Karine Papillaud, « relire Kessel aujourd'hui, c'est redonner une vastitude à la planète dont Internet et les documentaires télévisés ont rétréci la géographie. C'est surtout retrouver l'appétit de l'aventure, de la découverte de l'autre¹³ » ? L'aventure justement : véritable moteur de l'écriture kesseliennne, ancrée au cœur des trois récits étudiés dans ce mémoire, n'est-elle pas la clef qui permet au lecteur d'hier comme d'aujourd'hui d'être lui-même séduit au premier regard, dès la lecture des premières lignes, et ce d'autant plus que se déploie un humanisme profond, vecteur de réflexions sur la nature humaine faite de nombreuses hésitations et contradictions ? De plus Kessel se révèle être un « conteur attachant qui nous émeut d'instinct¹⁴ », quelle que soit l'époque à laquelle nous lisons les exploits des pionniers de l'aviation française, magnifiques aventuriers aériens ; le 15 novembre dernier, les éditions Arthaud ont d'ailleurs rassemblé pour la première fois les trois récits étudiés dans un seul volume intitulé *Les Héros du Ciel*, preuve, s'il en est encore besoin, que les aventures relatées par notre aviateur-écrivain-reporter continuent d'intéresser et de faire rêver les lecteurs en leur faisant côtoyer des êtres prodigieux qui incarnent un idéal de vie et de force d'âme.

En captant d'entrée de jeu l'attention du lecteur à partir d'un horizon d'attente où l'imprévu et le sensationnel sont donnés comme essentiels, comment Kessel tisse-t-il les liens ténus entre son regard précis, affûté de journaliste et sa faculté littéraire à sublimer les situations relatées, que celles-ci figurent dans un documentaire, une biographie ou un roman ?

¹³ Karine Papillaud, « Joseph Kessel - Hommage à un homme du monde », Le Point.fr, vendredi 4 décembre 2009, en ligne : <https://nouveau-europresse-com.merlin.u-picardie.fr/Search/ResultMobile/0> consulté le 12 novembre 2023

¹⁴ André Billy, *L'œuvre*, 4 décembre 1923, p.5.

Une première partie étudiera ce qui caractérise les pionniers de l'aviation racontés par Kessel : quels liens les unissent dès leur première rencontre ? Comment leur entrée dans l'univers de l'aviation façonne-t-elle leur vie et bien souvent leur mort d'hommes virils ? Comment en arrivent-ils à développer une véritable mystique pour leurs missions ? Une seconde partie analysera la manière dont Kessel les élève au rang de héros en multipliant les points de vue : comment donne-t-il à voir la réalité de leur métier ? Quelle place laisse-t-il à la parole même de ces hommes ? En quoi les choix narratifs opérés contribuent-ils à l'enchantement du lecteur ? Enfin une troisième partie portera sur la mise en scène de Kessel par lui-même : en dressant le portrait dynamique des pionniers de l'aviation, comment en vient-il à réaliser son propre autoportrait d'homme tout d'abord, d'écrivain et de journaliste ensuite ? En quoi ce regard introspectif qui se révèle également prophétique consacre-t-il encore aujourd'hui Kessel dans les milieux littéraire, journalistique et aéronautique ?

I. Le regard fin d'« un observateur à l'œil de peintre¹⁵ »

Introduction : panorama des débuts de l'aviation

Le miracle ici est que les hommes ayant créé une mécanique nouvelle, cette mécanique ils lui ont aussitôt donné une âme, souvent plus belle et plus pure que la leur, à qui il se soumettent, vers laquelle ils tâchent sans cesse de se hausser et qui est l'âme non plus des aviateurs, mais celle de l'aviation. (VdS, p.21)

Ainsi cet antique rêve de l'Homme de voler, après de multiples tentatives infructueuses quand elles n'étaient pas mortelles (souvenons-nous du mythe d'Icare), est devenu non seulement une réalité grâce au premier décollage en 1890 de Clément Ader (à qui nous devons le mot « avion ») mais surtout une entité transcendée par ceux-là mêmes qui la mettent en œuvre et auxquels elle donne accès au plein épanouissement d'eux-mêmes. L'aviation n'est donc pas une simple pratique ou activité ; dotée d'une âme, elle acquiert un statut d'être supérieur, devient une sorte de guide spirituel qui fait des aviateurs des disciples passionnés qui lui sont pleinement dévoués.

Avec les frères Joseph et Étienne Montgolfier qui se sont élevés dans les airs dès 1783 grâce à leur invention, le premier ballon à air chaud, la fin du XVIII^e siècle marque le début du développement des aérostats (qui fonctionnent rapidement à l'hydrogène) ; ceux-ci vont alors rayonner dans différents domaines. Tout d'abord le domaine militaire : en 1870, lors du siège de Paris, les machines aérostatiques permettent d'observer l'ennemi et d'entretenir la communication avec la province. Dans le domaine scientifique, elles rendent possible l'exploration des basses couches de l'atmosphère (jusqu'à 7000 mètres d'altitude). D'un point de vue littéraire, elles deviennent sources d'inspiration comme en témoigne le roman *Cinq semaines en ballon* (1863) de Jules Verne dans lequel elles permettent le survol de régions lointaines parfois encore inexplorées. Enfin dans le domaine artistique, notons qu'en 1858, le célèbre photographe Nadar réalise la première photographie prise depuis un ballon. Le vieux rêve de l'Homme de voler est donc réalisé dès la fin du XVIII^e siècle mais ses conditions de mise en œuvre restent contraignantes. Une autre piste pour s'élever et se diriger dans les airs est alors à l'étude : celle de recourir

¹⁵ Cf. note 1, p.3.

à des ailes, à l'instar des oiseaux (mot qui se dit en latin *avis* d'où le nom d'avion). L'invention du moteur à explosion à la fin du XIX^e siècle permet en outre d'évoluer du planeur à un aéroplane motorisé : l'aviation est née et ce dans différents pays, chacun ayant sa figure de proue : Clément Ader pour les Français, les frères Orville et Wilbur Wright pour les Américains, Otto Lilienthal pour les Allemands, pour ne citer qu'eux.

Cette relation entre l'homme et sa nouvelle aptitude à voler dans des machines aéronautiques novatrices suscite un engouement populaire conséquent, génère un charme irrésistible qui opère aussi bien sur les aviateurs eux-mêmes que sur le public enthousiaste venu observer leurs prouesses aériennes. Précisons que la presse contribue à diffuser et à amplifier le pouvoir de séduction de ceux qui élèvent dans le ciel des « plus lourds que l'air », que ce soit au cours de démonstrations ou de manifestations sportives où les pilotes se défient avec passion et courage lors d'épreuves de vitesse mais aussi de hauteur et de distance. Parmi les défis aériens marquants du début du XX^e siècle, retenons la traversée de la Manche par Blériot à bord de son monoplan baptisé le Blériot XI en 1909, année qui voit également le premier vol en solo d'une femme, Élise Deroche, ou encore la traversée de la Méditerranée par Roland Garros en 1913. La littérature s'empare également de cet univers de l'aviation : par exemple, Émile Driant publie d'abord en feuilleton le roman d'anticipation *L'Aviateur du Pacifique* (1909) ; en 1910, Gabriel d'Annunzio publie son roman *Forse che si forse che no*.

L'aviation donne ainsi des ailes à un large public, ce dont témoigne Kessel :

Peu avant la guerre se tint, à Béthiny, l'une des fêtes aériennes les plus importantes de ces temps miraculeux de l'aviation. Tous ceux qui avaient réussi à faire voler d'incroyables machines étaient là : et Latham, et Blériot, et Pégoud...

L'enthousiasme de la foule avait quelque chose de religieux : elle sentait qu'elle assistait à une naissance. L'aviation sortait de ses limbes. Le ciel, tout à coup, était à la portée de l'homme. (M, p. 21)

En recourant à la métaphore de la venue au monde, Kessel met en lumière le début d'une nouvelle ère qui voit le jour : celle où l'Homme, grâce aux avions et à leurs pilotes, accède physiquement à un espace nimbé d'une aura divine et jusque-là inaccessible.

Cependant force est de constater que l'aviation reste encore cantonnée à un spectacle, un divertissement sportif quand bien même celui-ci se révèle enthousiasmant. En août 1910, lors de la compétition aéronautique « le Circuit de l'Est », organisée par le journal *Le Matin*, Ferdinand Foch (1851-1929) alors directeur de l'École de guerre, aurait même affirmé : « Tout ça voyez-vous c'est du sport mais pour l'armée l'avion c'est

zéro ». L'image de l'aviateur est alors celle d'un homme intrépide, d'un acrobate volant, qui n'hésite pas à risquer et/ou à perdre la vie en réalisant avec talent et hardiesse des prouesses aériennes exceptionnelles sur des avions encore précaires.

Mais lorsque la Première Guerre mondiale est déclenchée, elle apporte une nouvelle dimension à la pratique de l'aviation. Celle-ci va permettre des missions d'observation, de reconnaissance mais aussi de bombardement, au cours desquelles l'audace des aviateurs, leur aptitude à réaliser des acrobaties aériennes, leurs connaissances techniques et tactiques vont se révéler essentielles lors des combats contre les aviateurs allemands. L'avion (qui ne cesse de connaître des améliorations techniques jusqu'à aboutir au Bréguet XIV) et son équipage deviennent alors une véritable arme qui modifie les combats en leur donnant une dimension aérienne qu'ils n'avaient pas encore. Mais ne nous y trompons pas : selon Kessel, l'aviation est « l'arme la plus périlleuse » (Eq, p. 60) dans la mesure où elle expose doublement les aviateurs, aux tirs des avions ennemis mais également à ceux de l'artillerie allemande au sol.

Dans la décennie suivante, une fois la paix revenue, ces qualités liées à l'aviation ne tarissent pas et s'expriment dans de nouveaux exploits aéronautiques portés en France par la société Latécoère puis l'Aéropostale. Finis les combats et les bombardements, place au transport du courrier où le danger reste toutefois omniprésent à travers les aléas de la météo, les défaillances techniques des moteurs, les atterrissages forcés en terres hostiles. Les défis à relever restent en outre nombreux : ouvrir de nouvelles voies aériennes de continent à continent (Europe / Afrique / Amérique du Sud) ou intérieures en Amérique du Sud, créer les aéroplaces nécessaires au ravitaillement sur ce parcours ambitieux, recruter les hommes (chefs d'aéroplace, pilotes, techniciens).

Alors, qu'ils soient sportifs, militaires ou employés d'une compagnie aérienne, qu'est-ce qui pousse ces aviateurs à se vouer corps et âme à l'aviation ? Dans le cas de Joseph Kessel, Émile Lécivain, Jean Mermoz et leurs compagnons de vol, cette passion s'est-elle exprimée dès les premiers contacts avec l'univers de l'aviation ? Comment Joseph Kessel témoigne-t-il de ces « premières rencontres » dans ses trois récits : *L'Équipage*, *Vent de sable* et *Mermoz* ?

1. Des récits de premières rencontres fondateurs de relations exceptionnelles

Tout d'abord, le premier contact de ces pionniers aériens avec l'aviation n'est pas sans rappeler les scènes de première rencontre romanesques telles que Jean Rousset les caractérise dans son ouvrage *Leurs yeux se rencontrèrent, La scène de première vue dans le roman*. De ce premier rapprochement va en effet naître une « unité dynamique, destinée à entrer en corrélation avec d'autres unités et déclenchant un engrenage de conséquences proches ou lointaines¹⁶ ». Éléments déclencheurs, ces premières rencontres se révèlent de natures différentes : en ce qui concerne Jean Herbillon, dans *L'Équipage*, c'est l'orgueil qui le guide : « Il savait bien ce qui l'avait poussé dans l'aviation. Ce n'était pas soif d'héroïsme, mais vanité. Il s'était laissé tenter par la séduction de l'uniforme, des insignes glorieux, par le prestige de l'homme ailé sur les femmes » (Eq, p. 60). Pour son compagnon d'escadrille Marbot, c'est « simplement pour la prime de vol qui lui permettrait d'épouser plus vite une fermière de Normandie » (Eq, p.80). Pour le jeune Mermoz âgé de douze ans, sa découverte de l'aviation lors d'un meeting aérien le laisse indifférent. « Et, en vérité, jusqu'à l'âge de dix-huit ans, Jean Mermoz ne pensa pas à être aviateur. Et pas une fois dans le feu de la guerre qui exaltait pour le pays entier les actes des pilotes, les noms de Guynemer, Nungesser et de Fonck, il n'éprouva le désir de gouverner une machine ailée » (M, p. 34). L'indifférence caractérise donc les premières rencontres de Mermoz avec l'aviation ; même en ce qui concerne son service militaire, « il avait choisi l'aviation par hasard, comme le moyen le plus agréable de se débarrasser du service militaire » (M, p. 48) ... jusqu'à son premier vol à Istres alors qu'il fait son service militaire où « il venait, sans le savoir, de découvrir le sens du monde et de sa vie » (M, p. 47).

Cependant, ces premières rencontres, qu'elles soient fondées sur une recherche de valorisation de soi, sur un aspect utilitaire ou financier, sur le hasard, se révèlent toujours déterminantes pour les aviateurs en devenir. Leur vie n'est plus la même après leur expérience aérienne, elle va même ne plus dépendre que d'elle ; leurs destins lui sont donc intimement attachés et vont s'épanouir, fût-ce au prix de leur mort. Il n'est alors pas étonnant que l'aviation apparaisse finalement comme « le chemin de l'infini » (M, p. 48), qu'elle provoque une véritable addiction comme avec la ligne Casablanca-Dakar ce dont

¹⁶ Jean Rousset, *Leurs yeux se rencontrèrent, La scène de première vue dans le roman*, Paris, Librairie José Corti, 1984, p. 7.

témoigne L'écrivain : « Vous voyez, ceux qui y ont goûté sont mordus. Il n'y a pas de plus beau trajet. On y grille, on y est pris par les Maures, on y reste. Mais on ne peut s'en détacher » (VdS, p. 71), qu'elle aboutisse à la « tendre mort » (du capitaine Thélis mais aussi à celles de L'écrivain et de Mermoz), rejoignant en cela le propos de Jean Rousset :

L'action qu'elle [la scène de première vue] met en œuvre est différente de toute autre, dans la mesure où, plus qu'une autre, elle pose un commencement et détermine des choix qui retentiront sur l'avenir du récit et sur celui des personnages ; ceux-ci la subissent le plus souvent comme un ouragan et une rupture, parfois comme un investissement lent ; ils l'éprouvent toujours (du moins l'un d'entre eux) comme une naissance et comme un engagement qui les entraîne malgré eux¹⁷.

Il en va ainsi de Jean Herbillon la première fois qu'il voit le capitaine Thélis sans savoir de qui il s'agit. Le prenant, le lendemain matin de son arrivée à l'escadrille, pour une nouvelle recrue comme lui en raison de son jeune âge et de l'absence de décorations sur son uniforme, il s'adresse à lui avec naturel et spontanéité jusqu'à ce qu'il perçoive « à sa manche trois filets d'or », signes de son grade de capitaine :

« Oh pardon, mon capitaine. »

Un vol de pensées torturantes le traversait : il s'était conduit comme un fat ridicule ; au lieu de la vénération qu'il sentait maintenant pour ce chef juvénile, il avait montré une insupportable familiarité. Il devait être perdu à ses yeux.

Pendant qu'il se tenait raidi et le front en sueur, le capitaine ne le quittait pas d'un regard que le reflet du soleil patinait d'or. Et soudain la pièce fut emplie d'un beau rire clair et sain.

Des doigts fermes se posèrent sur l'épaule d'Herbillon et la voix qui l'imprégnait de bien-être dit :

« Assez de respect. Venez voir les appareils. » (Eq, p. 65-66)

La mise en place de cette scène de première vue est importante : les deux personnages se rencontrent alors que Jean Herbillon, qui ne connaît pas encore les lieux, vient d'entrer dans le bar de l'escadrille et que le capitaine est encore dans le couloir sombre qui y mène. Cette rencontre se déroule donc de manière informelle, entre deux jeunes hommes alors qu'Herbillon s'attend à ce que son capitaine soit un homme expérimenté et donc d'âge mûr. De sa méprise naissent une réaction physique incontrôlée (la transpiration) et une prise de conscience, véritable choc pour lui, qu'il laisse transparaitre, contrairement à

¹⁷ Jean Rousset, *Leurs yeux se rencontrèrent, La scène de première vue dans le roman, op. cit.*, p. 8.

Thélis qui n'extériorise pas sa première impression mais que le narrateur nous livre dans la page suivante :

Cependant Thélis l'examinait. Dès le premier instant, Herbillon lui avait plu – malgré sa vareuse outrageusement neuve et son harnachement inutile de cuirs – par la franchise de ses traits, la volonté du front, la simplicité des yeux clairs et par tout l'élan qui animait son corps. (Eq, p.66)

L'examen mené par Thélis et présenté au lecteur en focalisation interne accentue le contraste entre ce que donne à voir de lui sa tenue vestimentaire (un jeune homme ébloui et alors dominé par le prestige de l'uniforme qui l'élèverait à lui seul au rang de héros) et ce qu'il est en son for intérieur (un jeune homme franc, simple, énergique). Par ailleurs, cette scène de première vue est emplie d'une charge affective forte qui met l'accent sur ce que sont aussi les pionniers de l'aviation militaire : de jeunes hommes sensibles qui se lient rapidement et sincèrement entre eux. Le contact physique du capitaine sur Herbillon, par son geste et par sa voix, l'intègre ainsi à l'escadrille sans aucune formalité d'ordre hiérarchique. C'est ce que Jean Rousset appelle « le franchissement » permettant le rapprochement des deux personnages aussi bien à travers leur échange oral qu'à travers la proximité corporelle initiée. Dès lors, le lecteur se retrouve happé par le caractère imprévisible de cette scène de première rencontre où l'étonnement initial laisse place à l'émotion. Véritable naissance d'Herbillon comme membre à part de l'escadrille S.39, elle met à jour toute l'interprétation erronée qu'Herbillon s'était faite de son statut d'aviateur (et qui est alors celle encore véhiculée auprès du public en 1923) et le chemin qu'il va désormais parcourir aux côtés du capitaine Thélis pour se construire réellement en tant qu'aviateur. Cette première rencontre, inspirée de celle bien réelle de Kessel avec le capitaine Jean Joseph Thélis Vachon, occupe une place essentielle dans la vie de l'écrivain comme il en témoigne lui-même le 19 avril 1973 dans l'émission télévisée *À livre ouvert* :

Nous avions un merveilleux capitaine dont je parle dans *L'Équipage*. C'est d'ailleurs le premier mort que j'ai vu et qui m'était vraiment cher. J'étais en permission et le jour de mon retour il a été tué [...] Je l'ai veillé et c'est vraiment une des choses qui me sont restées pour toujours¹⁸.

De son côté, dans son *Dictionnaire amoureux de Joseph Kessel*, l'écrivain et grand reporter Olivier Weber écrit à l'entrée « Vachon, Thélis » :

¹⁸ Enregistrement vidéo en ligne : <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/i14063916/souvenirs-de-joseph-kessel-sur-la-premiere-guerre-mondiale> consulté le 27 juillet 2023 sur le site

Kessel lui doit beaucoup. Il a tout appris de l'aviation grâce à lui, chaque détail de l'escadrille, l'art des combats aériens, les réglages avant le décollage, l'examen scrupuleux des photographies aériennes, et le capitaine lui a enseigné l'art de jouer au bridge aussi.

ou encore

L'as des as Thélis Vachon devient le mentor de Kessel [...] Son charme, son charisme, son sens de l'amitié, sa simplicité, les sentiments généreux qui émanent de ses yeux couleur noisette fascinent le jeune engagé Joseph, qui n'a pas vingt ans, ainsi que les autres pilotes et observateurs d'artillerie¹⁹.

En effet, l'effet de Thélis Vachon (à la fois chef admiré, aviateur et pédagogue aguerri, compagnon enjoué) sur Kessel n'est pas unique mais bien partagé par les hommes qu'il dirige en tant que chef d'escadrille. En attestent ces propos émerveillés du pilote Berthier :

Ce garçon de vingt-quatre ans est notre âme, la vie de l'escadrille. Sa joie, son courage, sa jeunesse ! Il a la croix comme observateur, six palmes comme pilote, et n'en parle jamais. Il volerait dix heures par jour si nous le laissons faire. Et quel camarade, vous verrez ! (Eq, p. 79)

Mais au-delà de cette première rencontre avec le capitaine Thélis, c'est également celle avec les autres membres de l'escadrille qui marque le jeune lieutenant Herbillon, particulièrement dans l'expression de leur regard :

Un trait commun à tous pourtant le hantait : l'éclat un peu hagard des yeux, lumière fiévreuse qui veillait dans tous les visages, qu'ils fussent placides ou nerveux, ardents ou tristes, sorte de prière qui s'élevait de ces hommes insouciant à la chance.

Regard brûlé chez Thélis, rêveur chez Berthier, terne chez Deschamps, vif sous la graisse chez Marbot ; il portait tous cette flamme trouble qui les embrumait et les attisait tour à tour. Jean mira son visage dans une glace et une grande fierté chauffa ses veines : il crut reconnaître en ses prunelles l'expression étrange et fraternelle. Du coup, il fut rassuré. Ce regard-là démentait les propos qui l'avaient décontenancé le jour durant. Ses camarades avaient beau ne parler que de solde, de vin, de permissions et de femmes, leurs yeux chantaient leur aventure. (Eq, p.75)

Notons que ces regards ne sont pas seulement propres aux individus ; ils reflètent l'âme de ces aviateurs en tant que groupe soudé et voué à leur passion, l'aventure aérienne. Dans

¹⁹ Olivier Weber, *Dictionnaire amoureux de Joseph Kessel*, Paris, Plon, 2019, p. 1021-1022.

Vent de sable, Kessel les rapproche d'ailleurs des regards des pilotes de l'Aéropostale qu'il rencontre à Toulouse :

On entendait sur le terrain gronder des moteurs. Des jeunes gens en combinaison fourrée passaient devant les fenêtres du bureau. Ils avaient tous dans les yeux cette expression indéfinissable que l'on retrouve chez les hommes de l'air, quelque différents que soient leurs visages, et qui m'avaient tellement frappé lorsque – voici treize ans déjà – j'arrivai en escadrille. Cette expression ne se peut expliquer davantage que l'amour, la foi, la fièvre du vagabond, la nostalgie du marin. (VdS, p. 20-21).

Ainsi le regard que porte Kessel sur ces pionniers de l'aviation reflète-t-il les propres regards de ces hommes, libres et fraternels, aventuriers du ciel comme de la vie. Le poncif précieux du regard comme « miroir de l'âme²⁰ » n'est donc pas futile ; au contraire, il appuie la recherche d'authenticité de l'écrivain, soucieux de donner à voir au lecteur la franchise et la passion inhérentes au regard des aviateurs. Par ailleurs ce regard initial, dans les trois récits kesseliens consacrés aux pionniers de l'aviation militaire et civile, est une véritable ressource narrative quand bien même il ne se révèle pas dans l'immédiateté de la première vue. Ainsi en va-t-il d'Émile Lécivain que Kessel perçoit d'abord comme « le pilote qui devait me conduire vers le Sud et qui, par courtoisie, me prenait en charge jusqu'au départ. Nous dînâmes ensemble et si nous nous étions quittés après ce repas j'aurais eu de lui la plus fausse image, celle d'un garçon réservé, gêné, sans élan » (VdS, p. 54). Mais trois heures plus tard passées dans une boîte de nuit en compagnie d'autres aviateurs de l'Aéropostale et voilà Kessel « à mettre dans ces deux syllabes [Mimile, surnom de Lécivain] – alors que j'avais serré pour la première fois la main de Lécivain trois heures auparavant – la même amitié, la même confiance que ses camarades les plus anciens » (VdS, p. 60-61). Ce qui marque le lecteur dans ces trois récits de Kessel, c'est indéniablement cette alchimie empreinte d'une affection profonde les uns pour les autres qui les lie quand bien même « le premier regard ne coïncide pas avec la première vue²¹ ». Ce phénomène de mise en attente qui accentue la révélation, la véritable découverte, se retrouve dans la rencontre de Mermoz avec Étienne alors qu'il fait son service militaire à Palmyre :

Ils s'observèrent quelque temps en silence et tout à coup, sans que personne eût été capable de déceler le cheminement de leurs sentiments, on remarqua entre eux une entente

²⁰ Antoine Baudeau sieur de Somaize, *Le Grand dictionnaire des précieuses ou la clef de la langue des ruelles*, Paris, Chez Jean Ribou, 1660, p. 82.

²¹ Jean Rousset, *Leurs yeux se rencontrèrent, La scène de première vue dans le roman, op. cit.*, p.70.

absolue. Ils ne manifestaient jamais leur affection. Mais quand ils étaient ensemble, ils formaient un bloc. Mermoz protégeait Étienne et Étienne avait voué à Mermoz une adoration aveugle, têtue, fixée une fois pour toutes comme l'était son visage même de terrien. Il en fut ainsi, par la suite, en France, en Amérique. Cette amitié laissa sa trace sur quatre continents. (M, p. 92).

Kessel met l'accent sur l'effet exercé par l'observation réciproque des deux hommes à travers des termes qui font de leur amitié un tout indivisible, indestructible et hors de portée pour les autres ; ainsi un idéal de perfection se dégage de l'adjectif mélioratif « absolue » et le substantif « bloc » fond en une seule entité ces deux êtres. Pourtant, malgré cette harmonie, nous relevons une différence dans le lien qui les unit, sans nullement l'altérer, et qui pourrait être rapproché de ce que Jean Rousset appelle la « mutation²² ». En effet, l'adjectif « aveugle », à comprendre dans son sens figuré d'absence de modération, reflète le bouleversement profond que produit sur Étienne son attachement profond à Mermoz qui, tel une figure divine, devient l'objet d'une vénération passionnée, sincère, entière. En outre, ce n'est pas la mort qui effacera cette amitié intercontinentale comme en atteste ce propos de Kessel : « Je savais qu'il [Mermoz] allait souvent au cimetière de Pantin, où reposaient, transportés de Bahia, les restes de son compagnon de Syrie, de Thionville, d'Afrique et d'Amérique » (M, p. 413). Compagnon rencontré au début de sa carrière d'aviateur, Étienne a volé dans les mêmes espaces que Mermoz et les deux amis ont partagé le même appartement à Buenos-Aires.

Toutefois, toutes les scènes de première rencontre ne s'inscrivent pas sous des auspices favorables. Elles peuvent se dérouler sous le signe d'une certaine aversion physique comme l'indiquent ces propos d'Herbillon la première fois qu'il rencontre le lieutenant Claude Maury, fraîchement arrivé à l'escadrille S.39 :

Herbillon ne sut point si Maury lui inspira de la sympathie ou du malaise. Était-ce la bouche mince, taillée douloureusement entre des joues glabres, qui l'attirait ? Ou ce haut front couvert de fines veines bleues ? Mais, comment aimer le teint grisâtre répandu sous la peau et la distance excessive entre le nez et la lèvre supérieure ? Et ce corps gauche, cassé aux genoux, au bassin, aux épaules, prêtait à la pitié, à la répulsion ou au rire ? (Eq, p. 99)

²² Jean Rousset, *Leurs yeux se rencontrèrent, La scène de première vue dans le roman, op. cit.*, p. 77.

Et pourtant, le soir même de cette première rencontre, Herbillon, touché par le rejet plus ou moins affiché de Maury par les autres membres de l'escadrille va aller vers celui-ci ; les deux hommes vont ainsi rompre le malaise ambiant et même se découvrir un intérêt commun pour la lecture. Pour Maury, le regard bienveillant que porte Herbillon sur lui est source de réconfort et de bien-être : « Les yeux de Claude enveloppèrent Herbillon de reconnaissance et d'amitié » (Eq, p. 106). Lorsqu'enfin les deux hommes forment un équipage, Kessel les dépeint comme formant « une cellule à deux cœurs », précisant « ils n'avaient fait que s'aimer ; ils se complétèrent » (Eq, p.130). De l'idée de répulsion à celle de fusion, un renversement s'est opéré, effaçant la première impression d'Herbillon et introduisant un tournant narratif majeur dans l'intrigue du roman. Ce n'est en effet que quand Maury et Herbillon sont devenus un en tant qu'aviateurs embarqués que le narrateur va introduire une intrigue amoureuse, en révélant que ces deux hommes aiment la même femme (sous deux prénoms et statuts différents : Denise pour Herbillon dont elle est la maîtresse, Hélène pour Claude Maury dont elle est la jeune épouse). Le regard de l'un sur l'autre n'a donc pas fini d'évoluer en même temps que celui du lecteur qui, en plus des péripéties aériennes, voit se nouer un dilemme sentimental.

Ainsi dans les trois récits étudiés, il ne s'agit certes pas de scènes de première rencontre amoureuse traditionnelles entre un homme et une femme. Toutefois Kessel tire parti des codes de cette scène inaugurale afin de mettre en valeur le lien affectif indéfectible qui unit les aviateurs entre eux. Même s'il n'est pas question d'attirance sexuelle entre ces hommes, le lecteur peut voir poindre des touches d'homoérotisme comme lors de la seconde rencontre de Kessel avec Mermoz dans un établissement de nuit russe à Paris :

Le génie des steppes et des routes passa en lui. Il [Mermoz] eut besoin d'air, d'espace. Comme les enchanteurs le retenaient dans leur caveau, il arracha sa cravate, rejeta son veston. La colonne de son cou jaillit de sa chemise entrouverte. Les muscles d'airain jouèrent sur sa poitrine. Ses cheveux se tordirent comme les serpents des sculptures antiques. Ébloui, je crus voir Dionysos. (M., p. 362-363)

À travers cette mise en scène à la croisée inattendue de la réalité (une scène de beuverie dans le Paris de 1930) et de la mythologie grecque, Kessel dévoile la beauté corporelle de Mermoz qui, sous l'effet de la boisson, se dévêt partiellement à la manière d'un strip-teaseur, révélant un corps à la musculature puissante qui le fascine, le subjugué entièrement. En recourant à l'hypotypose, Kessel rend cette scène d'autant plus frappante

qu'elle est pour lui une révélation (l'élévation de Mermoz au statut du dieu du vin et de la vigne), qu'il transporte le lecteur à ses côtés et analyse lui-même l'effet produit sur son esprit enivré. Voici donc à son tour le lecteur « ébloui » c'est-à-dire séduit et fasciné par cette vision qui vient frapper sans prévenir son esprit et ses sens. À la suite de Flaubert, nous pourrions dire de cette scène que « ce fut comme une apparition²³ » tellement sa soudaineté et son caractère surnaturel sont saisissants et que la séduction opère alors à deux niveaux : celui de la narration elle-même et celui du personnage décrit à travers le point de vue de celui qui l'observe.

2. Le tableau d'une confrérie d'hommes virils

Le regard porté par les aviateurs les uns sur les autres, le plus souvent dès leur première rencontre, permet de lier ces hommes entre eux. Précisons qu'il n'est en effet pas question de femmes aviatrices dans les trois œuvres étudiées, exception faite d'une seule mention :

En 1920, une aviatrice française, Adrienne Bolland, sur un appareil qui datait de 1916, le Caudron G-4, avait la première au monde traversé les Andes. Bien qu'elle l'eût fait dans la partie méridionale, où les vagues rocheuses s'affaissent sensiblement, elle avait accompli un prodige²⁴. (M., p. 289)

L'aviation racontée par Kessel est donc exclusivement une affaire d'hommes empreinte des codes de la virilité des années 1910-1940 : « Au XIX^e siècle, et dans le premier XX^e siècle encore, on n'exhorte pas les hommes à être « masculins », mais virils, des hommes, disait-on, "des vrais"²⁵ ». Pour définir cette notion de virilité, voici quatre entrées : « ensemble des attributs, des caractères physiques de l'homme », « vigueur sexuelle, puissance sexuelle, comportement sexuel de l'homme ; en particulier, capacité normale d'engendrer chez l'homme », « âge, époque de la vie à laquelle un homme atteint toute sa force », « ensemble des qualités (fermeté, courage, force, vigueur, etc.)

²³ Gustave Flaubert, *Œuvres I, L'Education sentimentale*, 1869, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1952, p.36.

²⁴ Notons ici l'inexactitude du propos de Kessel : si Adrienne Bolland est bien la première personne à effectuer en avion la traversée de la cordillère des Andes, ce n'est ni en 1920 ni sur un Caudron G-4 mais en 1921 (le 1^{er} avril) sur un Caudron G-3.

²⁵ A. Corbin, J.-J. Courtine, G. Vigarello, *Histoire de la virilité*, « 3. La virilité en crise ? XX^e-XXI^e siècle », Paris, Editions du Seuil, 2011, p. 8.

culturellement attribuées à l'homme adulte²⁶ ». Comment ses différentes caractéristiques d'ordres physique, sexuel et moral de la virilité se manifestent-elles chez les pionniers de l'aviation ? Comment Kessel les met-il en lumière ?

Dans les portraits que Kessel dresse des pionniers de l'aviation, la virilité s'inscrit tout d'abord dans une longue tradition historique et littéraire qui remonte à l'Antiquité grecque. En effet, l'idéal viril peut se manifester dans un physique magnifié. Ainsi Mermoz est beau et vigoureux comme Dionysos et fort comme Hercule ; Kessel n'hésite pas à le désigner par des périphrases métaphoriques laudatives qui lui confèrent l'esthétique des éphèbes ou des athlètes grecs : « cet athlète de bronze dont la maigreur faisait ressortir les épaules héroïques » (M, p. 99) ou son « torse de lutteur antique » (M, p.141). Toutefois comme le précise Claudine Haroche, « la virilité peut s'exprimer sans qu'un homme soit physiquement viril, il suffit qu'il le soit mentalement²⁷ ». Dans les trois récits étudiés, tous les aviateurs n'ont effectivement pas un physique d'Apollon mais tous présentent des qualités morales qui les amènent à faire preuve d'un courage hors norme :

Il [Thélis] volait tout le temps, pour toutes les missions, changeant d'appareil, emmenant les nouveaux observateurs qui remplaçaient les disparus, suppléant à leur inexpérience par une habileté sans égale, un courage sans défaillance. Aucune prière, aucun avertissement ne le pouvait retenir. Il était à cette limite d'épuisement que peut vaincre seulement un mouvement forcené. On eût dit qu'il voulait s'enivrer de fatigue et de péril pour oublier l'holocauste et attirer sur lui seul l'attention de la mort.

Il y parvint. (Eq, p. 233)

Cette force de caractère du capitaine Thélis rejoint le propos de Jean-Jacques Courtine selon lequel « la virilité se révélerait aussi par certaines dispositions : maîtrise de soi, fermeté, endurance²⁸ ». Elle légitime dans le cas présent la capacité à commander du jeune capitaine de vingt-quatre ans et met en valeur son dévouement sans faille à ses hommes qui le lui rendent en retour : « Il n'est personne ici qui ne voudrait mourir pour lui », affirme Berthier (Eq, p.79). Ces dispositions se retrouvent également chez Mermoz lorsqu'il effectue le premier vol de nuit entre Buenos Aires et Rio de Janeiro. Les pilotes pourtant aguerris qu'il dirige ne veulent pas le suivre dans cette aventure ; lui ne les contraint pas mais poursuit ses vols de nuit :

²⁶ Définitions en ligne : <https://www.cnrtl.fr/definition/virilité>

²⁷ A. Corbin, J.-J. Courtine, G. Vigarello, *Histoire de la virilité, op. cit.*, p. 16.

²⁸ *Ibid.*, p.16.

Il [Mermoz] continua ; les autres suivirent sa trace. Et le prodige furent qu'ils réussirent comme lui, sans savoir comment. Ils n'eurent plus peur de la nuit, parce que lui, leur semblable, l'avait vaincue et dépassée. Il en fut toujours, et il en sera toujours ainsi tant que la grande terreur des hommes restera l'inconnu et qu'il s'en trouvera un parmi eux pour l'affronter. Alors les autres passeront dans ses pas. (M, p. 253)

Cette force mentale de Thélis et de Mermoz en fait des meneurs d'hommes exemplaires et respectés, à l'autorité reconnue, ainsi que des combattants redoutables. À travers eux et leurs confrères, Kessel met d'ailleurs l'accent sur « la part spectaculaire de l'aviation, ce qui l'apparente, dans le sens le plus noble, mais aussi le plus brutal, aux combats des gladiateurs, cette course contre la mort que suivent étape par étape les peuples émerveillés et haletants » (M, p.400) : voici les aviateurs comparés à ces hommes qui, dans l'Antiquité romaine, esclaves ou combattants professionnels, avaient pour mission de mettre en œuvre des combats sensationnels au cours desquels leurs qualités physiques et morales galvanisaient le public, contribuant ainsi à leur popularité. En valorisant ainsi leur ardeur, leur vigueur tant physique que morale, Kessel contribue au mythe de l'aviateur viril qui semble invincible et dont l'action est toute entière tournée, au-delà de son plaisir personnel, vers la satisfaction d'autrui. La dimension de spectacle est alors importante ; véhiculée par la presse écrite et certains écrivains dont Kessel fait partie, elle contribue à une mise en scène qui embellit, en la célébrant, l'action des aviateurs, que celle-ci soit tournée vers la défense de leur patrie en temps de guerre ou menée au profit de l'évolution des pratiques postales.

Par ailleurs, alors qu'il conclut le Livre III de la biographie consacrée aux missions de Mermoz en Amérique du Sud, Kessel va jusqu'à formuler un agrandissement épique qui se réfère à Christophe Colomb : « Les conquistadors ne firent pas mieux » (M, p.317). En effet, ces pionniers de l'Aéropostale sont bien des conquérants qui découvrent dans le ciel un espace vierge à explorer en ouvrant les premières voies aériennes à la force de leur volonté et de leur talent à piloter les machines volantes. Ils développent ainsi leur force de caractère en même temps que leur aptitude physique, à l'image de L'écrivain lorsqu'il affronte le vent de sable :

Ce fut alors que je le vis dans sa grandeur. Arraché de son siège par les coups de bélier, arc-bouté sur les pédales et le volant, il travaillait de tous ses muscles, de toute son intelligence, de toute son intuition. (VdS, p. 146)

Donnant à voir le pilote en train de déployer toute son énergie corporelle et cérébrale, Kessel le transfigure en une entité dynamique à la puissance athlétique, aux antipodes de

l'image du « grand jeune homme vêtu avec élégance et sobriété » (VdS, p. 54) qu'il est hors de l'avion. L'aviation a ainsi cette faculté d'ouvrir les hommes à une forme de virilité qui ne leur est pas familière.

Une autre fois encore, Kessel rapproche les pionniers de l'aviation de la légende arthurienne : « Mais ils étaient toujours prêts à donner leur vie l'un pour l'autre, parce qu'ils étaient comme les chevaliers de la Table ronde, qui voyageaient beaucoup » (M, p.306). La quête du Graal, pour les pionniers de l'Aéropostale, au cours de laquelle leur foi et leurs vertus sont mises à l'épreuve, consiste dans le transport du courrier sur des distances de plus en plus longues en un temps de plus en plus réduit. Pour l'accomplir, les aviateurs, comme les chevaliers, doivent s'initier avant d'être adoubés c'est-à-dire reconnus aptes à porter les valeurs du groupe. Ainsi Didier Daurat impose-t-il à Mermoz une initiation longue, éprouvante mais ô combien formatrice : avant de pouvoir voler, Mermoz travaille plusieurs mois au sol, dans les ateliers de la société Latécoère à Montaudran, en tant que mécanicien ; il graisse les moteurs, les monte et les démonte. Les connaissances techniques qu'il acquiert par la pratique lui serviront par la suite pour faire face à des pannes et sauver sa vie. De son côté, Herbillon est formé par le capitaine Thélis qui lui apprend son métier d'observateur mais également que le mérite personnel n'a de valeur que s'il est mis au service de tous.

La devise de tous ces pionniers de l'aviation racontés par Kessel pourrait alors être celle des trois mousquetaires (personnages que Kessel connaît fort bien pour avoir lu le roman de Dumas dès son enfance et y être resté profondément attaché²⁹) : « tous pour un, un pour tous » dans la mesure où ils sont liés par la même dynamique fraternelle virile au service d'une cause qui dépasse leurs intérêts personnels. Leur virilité se construit de manière collégiale : « Leurs femmes avaient beau trembler, dès qu'un de leurs camarades se trouvait en danger, ils s'envolaient à son secours » (VdS, p. 56). Cet esprit de groupe est d'ailleurs essentiel au développement des nouvelles lignes aériennes car chacun dépend de l'autre. En 1925, Mermoz l'apprend à son corps défendant lors de son premier vol sous les yeux de Didier Daurat qui le renvoie parce qu'« il avait piloté en vaniteux, en individualiste. Pour faire marcher la ligne comme elle devait marcher, il ne fallait pas de ça. Elle était une somme pas un tremplin. Chaque pilote devait savoir cela tout de suite » (M, p.136). La solidarité entre hommes est donc une caractéristique essentielle de

²⁹ Dans la biographie qu'il consacre à Kessel, Yves Courrière stipule en effet : « En 1910, Joseph Kessel avait fait une rencontre d'importance : celle des *Trois Mousquetaires* et d'Alexandre Dumas. Elle devait le marquer à jamais » (*op. cit.*, p. 75).

la virilité des pionniers de l'aviation ; elle engendre une fraternité d'armes, avec ses spécificités masculines.

L'une de ces spécificités essentielles est l'esprit de camaraderie qui lie entre eux les aviateurs, les « radios volants » (VdS, p. 55), les mécaniciens, les chefs d'aéroplaces. Cet esprit empreint de familiarité reflète leur connivence. Ainsi lorsqu'Herbillon arrive à l'escadrille S.39, il est initié au « quadrille de l'escadrille. Et soudain, Herbillon, saisi par des bras solides, fut emporté dans une ronde sauvage et grossièrement rythmée qui ne cessa qu'à l'apparition du premier plat » (Eq, p. 81). Au cours de ce rite de passage, il se fait chahuter mais « sous cet orage de moqueries, il se sentait fier et joyeux, car elles formaient le premier lien avec ce groupe d'hommes unis et auquel il voulait tant appartenir » (Eq, p. 81). Ainsi, par ce baptême physique, psychologique et festif qui se déroule avant son premier vol, Herbillon est introduit dans la communauté fraternelle des membres de l'escadrille. Il partage dorénavant une culture commune avec les aviateurs qui l'acceptent parmi eux, il devient un des leurs. Kessel accorde une grande valeur à cette camaraderie qui amène les hommes à être eux-mêmes, simples et familiers. Il la célèbre dans *Vent de sable* dès le premier soir qu'il passe dans un restaurant nuit de Casablanca avec des pilotes de la ligne. Dans *Mermoz*, il la compare à l'entente des équipages telle qu'il l'a connue pendant la Première Guerre mondiale allant jusqu'à la définir comme « l'esprit de cette ligne, que nul autre dans aucun pays n'égalait » (M, p.164). Le caractère exceptionnel de cette camaraderie virile se nourrit des amitiés fortes qui se nouent entre ces hommes et qui ne sont pas sans rappeler celle qui unissait Montaigne et La Boétie :

Au demeurant, ce que nous appelons ordinairement amis et amitiés, ne sont qu'accointances et familiarités nouées par quelque occasion ou commodité par le moyen de laquelle nos âmes s'entretiennent. En l'amitié de quoi je parle, elles se mêlent et se confondent l'une en l'autre, d'un mélange si universel qu'elles effacent et ne retrouvent plus la couture qui les a jointes. Si l'on me presse de dire pourquoi je l'aimais, je sens que cela ne se peut exprimer qu'en répondant : « Parce que c'était lui, parce que c'était moi³⁰. »

Le caractère fusionnel de l'amitié entre Montaigne et La Boétie lui confère un statut privilégié par sa dimension désintéressée et instantanée qui semble prédestinée. Cette

³⁰ Michel de Montaigne, *Essais*, Livre I, chapitre XXVIII, « De l'amitié », 1595, Paris, Librairie Générale Française, « Le Livre de Poche », 2001, p. 290-291.

amitié concorde avec celle qui unit les aviateurs, elle se nourrit d'une estime mutuelle et constante qui ne peut être brisée et qui rayonne encore après la mort des amis, dans les lieux où ils se sont fréquentés comme dans le cœur de chaque membre de la confrérie d'amis. Ainsi Kessel précise que l'amitié entre Mermoz et Étienne « laissa sa trace sur quatre continents » (M, p. 92) et que Lécivain après sa mort reste présent en eux :

Il manquait aussi Lécivain, mort par temps de brume entre Safi et Mogador.

- Pauvre Mimile ! dirent les camarades de Lécivain.

Ils parlèrent de son violon, de sa pureté mystique, de son visage d'Indien et de son amour pour le bled. Ils parlèrent bien de lui dans leur argot et leur simplicité. Ils pensaient tous que c'était une belle mort. Puis ils burent et ils chantèrent et ils choisirent de jolies filles, car ils savaient qu'ils devaient vivre vite et que Lécivain était toujours avec eux.
(M, p. 306)

Les camarades restent ainsi fidèles aux leurs, ils entretiennent la mémoire des disparus ou des absents en convoquant chaleureusement leurs souvenirs, le plus souvent autour d'une table dans un lieu convivial. Ce peut être un lieu de réunion passager, un restaurant de nuit comme celui de Casablanca où vont se déployer « les récits de la table », titre d'un chapitre de *Vent de sable* et où vont être convoqués Saint-Exupéry, Tête et Bourgat, Demougeot, Riguelle. Ce peut être un lieu familial comme l'hôtel du *Grand Balcon* tenu par trois sœurs sympathiques qui hébergent et nourrissent les pilotes lorsqu'ils arrivent à Montaudran :

Les vieilles dames suivaient d'un souvenir fidèle ceux qui étaient partis. Leurs noms continuaient à vivre dans la salle à manger. Parfois on les prononçait d'une voix plus sérieuse. Ils désignaient des morts. Et les vieilles dames pleuraient. (M, p. 130)

Au-delà des aviateurs eux-mêmes, leur camaraderie virile qui n'efface jamais l'un d'eux touche ainsi ceux qui les rencontrent, fussent-ce des femmes.

Nous abordons là une autre spécificité des manifestations de la virilité de ces aviateurs : leur rapport aux femmes. Celles-ci sont principalement reléguées au statut de faire-valoir sexuel des aviateurs qui souvent, comme Mermoz, ont « un goût si vif pour les jeux de la chair » (M, p. 137). Cette expression synthétise à elle seule la représentation de la femme-objet incarnée par la prostituée, rarement nommée par ce terme sous la plume de Kessel, qui lui préfère des périphrases comme « les femmes qu'on appelle perdues » (VdS, p.57), « des amies éphémères » (M, p. 101), « une femme de mœurs faciles » (M, p.107), « des victimes faciles » (M, p.312) ou des synecdoques comme « leurs corps

toujours inquiets, au guet, offerts au premier venu qui les paiera » (VdS, p.57). Ce ne sont que des ombres, des femmes de passage aussi nommées « maîtresses » qui n'ont qu'un rôle utilitaire : assouvir le désir, l'appétit sexuel masculin, dans la fréquentation d'établissements tel le *Tabaris* à Buenos Aires, défini sans ambiguïté de « marché aux belles filles » (M, p. 386). Kessel retranscrit parfaitement cette relation machiste et consumériste lorsqu'il parle de Mermoz qui multiplie les conquêtes faciles : « Mermoz n'avait pour elle aucun sentiment valable [...] Une nuit Mermoz rentra plus tard qu'elle. Il fut accueilli par les pires injures, des coups de griffes et de dents. Il rejeta la furie de la main et s'enfuit » (M, p.113-114). Une autre fois, alors qu'il est marié et de passage à Paris, il prend une maîtresse et Kessel de justifier cette attitude : « Un homme ne se démonte pas en pièces détachées. Tout se tient en lui, chair, cœur, esprit » (M, p.326). Formulées au présent de vérité générale, ces deux phrases forment une maxime et permettent à Kessel, lui-même homme volage, de cautionner l'attitude de Mermoz. Pourtant, cette maîtresse se suicide la dernière nuit qu'elle sait passer avec Mermoz, à ses côtés, dans le lit qu'il partage dans une chambre d'hôtel. Mermoz se soucie de régler cette affaire au plus vite car il doit impérativement s'envoler pour tenter la première traversée de l'Atlantique Sud. Froideur, indifférence, mépris, ingratitude caractérisent cette relation aux femmes-objets mais apparaissent également comme une norme standardisée pour les figures donjuanesques comme celles de Mermoz :

Comme cela arrivait presque toujours, ses aventures tournaient au drame. Ses maîtresses s'attachaient trop à lui. Il avait la beauté, la force, le prestige, l'aventure. Dans la pauvre existence des filles qu'il rencontrait, il passait pour un demi-dieu. Mais lui, il ne pouvait leur donner que sa sensualité et une camaraderie superficielle. Ses compagnes en souffraient et montraient leur souffrance. Mermoz devenait dur et les quittait. La douleur qu'il causait lui était insupportable et il ne pouvait rien pour la consoler. [...] Que lui importait la sollicitude féminine ? N'avait-il pas Étienne ? N'avait-il pas Collenot ? (M, p. 261)

Kessel présente les femmes comme une plèbe féminine subjuguée par les attraits extérieurs d'un Mermoz divinisé, véritable objet de désir. L'homme viril se doit d'être séduisant, d'avoir une cour active. Mais ce jeu de la séduction ne peut se déployer sans la complicité des femmes qui pensent sans doute rencontrer le grand amour quand il ne s'agit au mieux que d'amourettes. Les véritables préoccupations masculines concernent en réalité leurs amitiés entre hommes mais les femmes amoureuses ignorent, ou refusent de considérer, ce point essentiel.

Par ailleurs, Kessel peut accentuer ce statut de la femme-objet destinée à assouvir les besoins sexuels des hommes lorsqu'il retranscrit même certaines pensées paillardes des aviateurs, sans filtre, comme dans ce propos de Marbot, lorsqu'il observe Paméla, la tenancière du café : « Une sacrée jument, dit Marbot. Et que je prendrais bien sans selle ! » (Eq, p. 181). La métaphore filée reflète le fantasme lubrique de Marbot en même temps qu'il rabaisse la femme au statut d'animal que l'homme domestique, dresse, pour le mener à sa guise. Le désir de la monter à cru renforce l'expression de sa supériorité masculine (il est plus difficile de monter un cheval ainsi qu'en recourant à une selle) et affirme ses compétences en matière de sexe. Dominé par son seul désir sexuel, Marbot ne pense donc à ce moment-là qu'à l'acte de pénétration. Or c'est bien dans celui-ci qui incarne la vigueur, la puissance sexuelle, que la virilité masculine s'exprime le plus. Pour autant, ce même Marbot confère au mariage une dimension noble et respectueuse de la femme lorsqu'il s'adresse à Herbillon au sujet de l'épouse de Maury : « Il y en a une qu'il faut laisser tranquille : la femme de Maury. Ce ne serait pas propre pour lui, pour l'escadrille » (Eq, p.198). L'adultère devient ici une source potentielle de trahison et de déshonneur, un acte déloyal qui, au-delà de l'amant et de l'épouse infidèle, peut avoir des répercussions dramatiques sur le groupe. Ainsi Kessel accepte-t-il et valide-t-il l'adultère mené par l'homme (dans le cas de Mermoz) mais le condamne-t-il lorsqu'une femme en a l'initiative, confortant ainsi l'image ancestrale du mâle dominant qui dispose de pouvoirs interdits à la femme.

Précisons toutefois qu'une image féminine échappe à ce tableau dépréciatif de la femme : celle de la mère, jamais appréhendée dans sa sexualité mais à travers son dévouement aimant à ses enfants, telle la Vierge Marie. Celle de Mermoz bénéficie d'un portrait élogieux, empreint de tendresse, d'admiration, de sincérité. Mermoz et sa mère s'écrivent chaque semaine, maintenant entre eux un lien fusionnel depuis toujours. Et lorsque, alors qu'il est en Syrie, le courrier ne parvient plus à l'escadrille pendant plusieurs semaines,

Mermoz est parmi ceux qui souffrent le plus de ce manque de nouvelles, de ce silence. Sa tendresse passionnée pour sa mère est inquiète. Ainsi qu'il arrive à tous les garçons bien nés, Mermoz, à mesure qu'il grandit, a renversé les rôles et adopté sa mère pour enfant. Il l'adjure de se soigner, d'éviter les fatigues auxquelles l'astreignent son métier d'infirmière et son cœur inépuisable. Elle est malade... Elle se doit à lui... Il la guide. De loin, il lui donne sa jeunesse, sa vigueur, sa foi dans l'existence. (M, p. 72)

Attentionné, protecteur, tendre avec sa mère, Mermoz sait également que c'est à elle qu'il doit toutes ses ressources intérieures. En témoignent les lettres qu'il lui écrit ainsi que cet épisode relaté par Kessel alors que Mermoz tente la première traversée de l'Atlantique Sud. En plein vol, il reçoit le télégramme suivant, véritable talisman avant la traversée du Pot-au-Noir : « « *Mon Jean suis avec toi – stop – Maman.* » [...] Il n'avait plus d'inquiétude. Il était protégé » (M, p. 336). Au fil de la biographie, Kessel, retranscrivant la relation de Mermoz avec sa mère, en vient à faire de cette femme aimante, chaleureuse, altruiste, une figure mythique de l'amour maternel.

Cependant en dehors de cette exception, les femmes restent toujours au second plan. Même l'épouse de Mermoz, Gilberte Chazottes, que l'aviateur aime d'abord passionnément, n'est jamais directement nommée. Kessel la désigne par des périphrases comme « cette jeune fille » (M, p. 311), « sa femme » (M, p. 316) ou le pronom personnel « elle ». En refusant de préciser son identité, c'est comme s'il l'effaçait en partie ; André Gide n'affirme-t-il pas d'ailleurs que « les personnages demeurent inexistantes aussi longtemps qu'ils ne sont pas baptisés³¹ » ? La virilité s'exprime ainsi jusque dans les choix énonciatifs de l'écrivain, celui-ci allant d'ailleurs jusqu'à se réjouir de l'échec du mariage de Mermoz parce que « le rayonnement de Mermoz ne pouvait pas se borner aux chenets d'un foyer » (M, p. 316).

Effectivement, pour s'épanouir en tant qu'homme viril, l'individu mâle a besoin de certaines distractions qu'il ne trouve pas chez lui : le tiercé « beuveries, femmes, bagarres » (M, p.90) est un fil conducteur pour différents aviateurs, Mermoz en tête, et un mode de vie bien connu de Kessel lui-même. Dans *L'Équipage*, le personnage de Maury, d'abord rejeté en raison de son physique avec son âge plus avancé, sa silhouette voûtée, ses épaules asymétriques, son torse maigre, aux antipodes de la figure de l'aviateur jeune et athlétique, l'est également parce qu'il ne maîtrise pas certains codes de la virilité comme il le confie lui-même à Herbillon :

« Je vais vous faire un aveu. Je n'ai jamais goûté au whisky ; je ne sais pas la quantité qu'il faut. Mais je veux devenir un véritable aviateur, boire, jouer. Vous m'enseignerez tout cela. [...] C'est ainsi qu'on plaît aux femmes, n'est-ce pas ? » (Eq, p. 107)

Cette confiance, véritable aveu d'inexpérience et source d'exclusion, donne les clés pour accéder à la nature virile des aviateurs par l'alcool et les femmes, auxquels il

³¹ André Gide, *Journal des faux-monnayeurs*, Paris, Gallimard, 1927, p. 16.

convient d'ajouter le jeu. Dans *L'Équipage*, Kessel montre l'emprise du poker sur Herbillon : « Il [Herbillon] était pris de vertige devant cette quintessence d'aventure brutale et rapide qu'est une combinaison de cartes. [...] Dès lors, il fut la proie du jeu » (Eq, p. 170), ainsi que celle du « chemin de fer » (Eq, p. 171) sur Mercier et Narbonne lancés dans une partie effrénée. Le jeu met en exergue les phénomènes d'addiction et de compétition, provoque une montée d'adrénaline qu'une autre activité alors essentiellement masculine peut également provoquer : la conduite automobile. Ainsi le capitaine Thélis et Mermoz s'adonnent-ils à cette activité, mais en conduisant comme ils pilotent « sans tenir compte des contingences terrestres » (M, p. 181), poussant « la voiture à la limite de sa puissance » (Eq, p. 156-157). Mermoz en fait même un accessoire supplémentaire dans le jeu stéréotypé de la séduction : « Mermoz, ses longs cheveux flottant, une belle fille serrée contre lui de peur et d'amour, poussait à fond son Amilcar écarlate... » (M, p. 181). Vivre pleinement l'instant présent, à cent à l'heure, dangereusement, permet ainsi à ces hommes d'exercer leur courage et d'assouvir leur quête du dépassement :

Ainsi j'appris qu'Antoine avait, sous les balles, porté aide au commandant Larre Borges. Que Guillaumet l'avait assisté dans cette tâche et qu'en outre il avait fait la reconnaissance aérienne du Sahara, par où l'Aéropostale voulait faire passer une nouvelle ligne. Que Dumesnil avait sauvé son coéquipier.

Quant à Ducaud, il avait eu deux naufrages en hydravion. Son pilote tué, il avait flotté douze heures sur la Méditerranée, accroché à une bouée. (VdS, p. 67)

Face à de tels actes de courage, à cette force de volonté, à cette endurance dans l'adversité, les aviateurs s'inscrivent dans les attendus sociaux-culturels associés à la virilité. Et quand bien même certains ne sont pas si forts, ils se doivent de se montrer comme tels, à l'image du pilote André de Neuville :

Il remonta son passe-montagne jusqu'au nez, baissa son casque jusqu'aux sourcils et pensa tout à coup :

« Je dois avoir une belle figure de lâche sous ce masque. »

Il avait peur, mortellement peur. Tous ses camarades le croyaient intrépide ; seul, il savait combien sa chair était accessible à l'épouvante.

Elle vivait à ses côtés perpétuellement. Il ne pouvait monter en avion sans angoisse, ni même songer à un vol sans que son cœur ne devînt plus lourd et plus lent à battre. » (Eq, p. 84)

Les codes de la virilité empêchent ainsi l'expression explicite de sentiments qui sont associés à une forme de faiblesse voire de sentimentalisme déplacé ou encore d'impuissance. L'aviateur, homme viril, ne doit pas être perçu comme vulnérable, il apprend à intérioriser ses sentiments et à extérioriser à la place une certaine neutralité ou indifférence ou froideur. Même lorsque l'un des leurs meurt, les aviateurs ne s'apitoient pas en public. Ainsi à la mort du capitaine Thélis, « lorsque sa dépouille fut ramenée à l'escadrille, il n'y eut pas de plaintes parmi les camarades » (Eq, p. 236). Lorsque Mermoz apprend par téléphone la mort de son mécanicien et ami Collenot³², il est au bureau du journaliste Fleury :

Un bruit indéfinissable racla la gorge de Mermoz. Puis il dit d'une voix dépouillée de toute expression :

- Au revoir, mon vieux, j'ai besoin d'être seul.

Il s'enfuit. (M, p.426)

Il ne faut pas croire ici qu'il s'agit d'indifférence mais bien, comme le souligne Pascal Ory, d'une posture qui s'inscrit dans les mentalités ancrées dans la société de longue date :

« Le XX^e siècle ne s'ingénie pas moins que le XIX^e siècle à donner de la force virile une traduction sublimée. C'est bien de « force morale » qu'il s'agit ici, autrement dit d'une capacité à dominer ses passions pour mieux imposer sa volonté. Ce que vise le viril n'est jamais qu'une maîtrise, qu'elle qu'en soit la source. D'où l'importance accordée à d'autres qualités, plus sociales, qui font de l'homme idéal un être animé par l'esprit de camaraderie, dans sa relation à ses proches [...], et de loyauté, dans sa relation à autrui³³».

La virilité des aviateurs s'inscrit alors dans l'héritage reçu des générations précédentes, dans l'éducation reçue qui prône la maîtrise de soi telle que louée par l'écrivain Rudyard Kipling dans son célèbre poème « If » qui se clôt sur le vers « You'll be a Man, my son ».

Les pionniers de l'aviation adoptent donc bien les codes de la virilité de leur époque, sous le regard fraternel de Kessel qui se reconnaît en eux et sous celui admiratif, interrogatif ou critique des lecteurs qui, selon leur expérience et leurs propres normes, peuvent projeter en eux leurs aspirations, leurs fantasmes, leurs doutes ou leur

³² Kessel précise au sujet de l'amitié qui unit Mermoz et Collenot que « des rares amitiés véritables et totales, que dans sa vie cultiva Mermoz, la plus émouvante, la plus grave, la plus haute est bien celle-là » (M, p. 261).

³³ A. Corbin, J.-J. Courtine, G. Vigarello, *Histoire de la virilité*, op. cit., p.193.

désapprobation. Constitutive de leur constitution physique et de leur personnalité - madame Mermoz note « une assurance [nouvelle] d'homme fait » (M, p. 99) lorsque son fils revient après ses deux années passées en Syrie -, la virilité détermine également la nature des relations qui unissent les aviateurs et contribue à leur ferveur indéfectible en leurs missions participant alors à ce qu'on appelle la mystique de l'aviation.

3. De la mystique de l'aviation à la divinisation des aviateurs

Bien que relevant avant tout des domaines scientifiques et techniques, l'aviation acquiert une dimension religieuse tout d'abord dans la manière dont les pionniers de l'Aéropostale considèrent les tâches aériennes qui leur sont confiées ; pour eux, il s'agit de faire œuvre de foi lorsqu'ils transportent le courrier entre la France, l'Afrique puis l'Amérique du Sud. Par courrier, il ne faut pas simplement entendre des lettres, des plis mais « une idée-force, une entité abstraite qui les fanatisait » (VdS, p.81) : le caractère concret du courrier est ainsi métamorphosé en un concept supérieur qui les motive, les enflamme, les exalte jusqu'à l'oubli d'eux-mêmes et des périls encourus. Kessel les présente comme inspirés, mus par une conviction absolue, passionnée :

- Il faut penser au courrier d'abord.
- Le porter le plus vite possible et avec le plus de sécurité !
- Le courrier, voyons.
- Le courrier est sacré.

Les visages s'étaient transformés. [...] Ils brûlaient d'une conviction impérieuse, mystique. Je sentis qu'il était inutile de pousser plus avant. On ne raisonne pas une discipline, une foi.

Sans aucun doute je me trouvais en présence d'un de ces dévouements collectifs, invincibles, à un emblème, à un symbole, à une idole, qui dominent chez les hommes, leur instinct le plus violent : celui de vivre. J'avais en face de moi un de ces beaux mystères. [...]

Mais si l'on commence à réfléchir, il n'y a plus de foi. Et sans foi, plus de miracles. Or, la ligne Casa-Dakar a, tout entière, été fondée sur le miracle qu'accomplissaient chaque semaine les courriers du désert. Et c'est la force de l'Aéropostale, le contagieux mérite de ses chefs de pilotes d'avoir nourri quelques êtres valeureux et simples d'une religion nouvelle : la religion du courrier. (M, p. 80-81)

Kessel, témoin qui découvre ce feu qui anime les pionniers de l'Aéropostale, déploie l'isotopie de la religion, transformant ainsi le transport du courrier en un « miracle » soit en une action extraordinaire réalisée grâce à une intervention divine providentielle, en un « mystère » soit en un culte qui ne peut être expliqué par la raison, enfin en une « religion » soit en une réalité supérieure proche de l'ordre du divin, avec ses pratiques rituelles et ses valeurs morales capables de changer la réalité, de convertir les non-initiés, de relier les hommes dans un esprit de solidarité et de fraternité. Au premier abord, le lecteur pourrait considérer cette vision métaphorique comme hyperbolique mais il n'en est rien. Elle reflète concrètement la détermination inébranlable des pilotes face à leur mission, leur assurance à tenir leurs engagements : « Car le courrier devait toujours partir et arriver à l'heure dite. L'usure du matériel, la pénurie en hommes ne devaient pas compter. Ni les conditions atmosphériques » (M, p. 152). Aucune contrainte humaine, matérielle ou climatique ne peut les détourner de leur objectif ; leur état d'âme passionné en fait des disciples à la dévotion infinie. Pour Mermoz, le sens du divin se nourrit même d'une sensibilité accrue :

« Dieu, c'est la simplicité, la liberté, la bonté, la beauté et le courage. C'est l'oubli de soi-même, c'est le bonheur de l'évasion, du sacrifice, c'est l'amour sans mesure. C'est ce que je sens lorsque je vole ». (M, p. 409)

Mermoz atteint une élévation spirituelle qui le détache de toute contrainte terrestre et matérielle, qui le révèle à lui-même en même temps qu'elle l'ouvre à tout ce qui n'est pas lui. Il devient comme une figure christique engagée dans une mission sacrée au cours de laquelle il est prêt à donner sa vie par amour d'autrui. Voler lui apporte aussi une paix intérieure profonde dans laquelle les valeurs qui l'animent prennent tout leur sens en exerçant son sens de l'abnégation, sa sincérité, son humilité. Kessel note à ce propos :

Mermoz était plus apte que tout autre à se fondre dans une grande œuvre. Il avait besoin, pour vivre, d'un but mystique. La règle de fer que lui avait fait sentir Didier Daurat l'y aida beaucoup. Elle précipita une évolution qui n'était qu'en son germe. Elle donna une forme toute prête à des aspirations confuse. (M, p. 136-137)

La figure de Daurat est effectivement essentielle ; c'est lui qui dirige d'une main de fer l'exploitation et qui, inspirant toujours le respect à ses hommes, les pousse à se dépasser : « Il leur demandait presque l'impossible, mais, par là même, il leur rendait l'impossible naturel et les haussait au-dessus d'eux-mêmes » (M, p.126). En leur inspirant un zèle excessif, il crée et entretient leur fanatisme dans leur mission permettant ainsi à la France d'être et de rester compétitive dans les débuts du transport aérien du courrier.

Entièrement engagé dans cet objectif lorsqu'il devient « chef pilote » à Buenos Aires, Mermoz entretient cette même foi auprès des pilotes et mécaniciens qu'il dirige, combattant contre les politiques français qui lui refusent en 1928 la construction d'« un appareil avec un rayon d'action suffisant » (M, p.255) pour tenter la première traversée de l'Atlantique Sud entre Natal et Dakar et ainsi rester les plus rapides dans le transport du courrier. Pourtant malgré la concurrence étrangère très rude et les nombreuses sollicitations de Mermoz, l'État français, principalement par souci d'économies, ne lui donne pas les moyens d'exercer son talent d'aviateur sur des appareils performants. La ferveur des aviateurs et leur croyance à toute épreuve en l'importance de leur mission est ce qui sauve momentanément l'Aéropostale avant que son patron, Marcel Bouilloux-Laffont, ne fasse faillite.

Une autre facette de la mystique de l'aviation se rencontre dans la manière d'appréhender la mort. Ainsi lorsque le jeune frère de son épouse, « son petit frère spirituel en aviation », ainsi qu'il l'appelait » (M, p. 373) meurt en vol, Mermoz pense que celui-ci « disparaissait en état de grâce. La fatalité seule avait joué, ou plutôt cette divinité dont Mermoz avait senti le souffle sur le plateau des condors dans les hautes Andes, et dont il avait aperçu le visage après le Pot-au-Noir sur l'Atlantique étincelant de lune. » (M, p.373-374). Le sort des aviateurs, leur devenir semblent dépendre d'une entité supérieure, personnifiée, qui rôde autour d'eux avant de les atteindre définitivement en leur chair ou de les toucher en leur âme. Cette représentation n'est pas sans rappeler le rôle des Parques dans la mythologie romaine : quoi que fasse l'être humain, il ne peut échapper à son destin déjà tracé sur le fil de la vie. Les aviateurs ne s'appesantissent donc pas sur leur fin ; elle fait partie intégrante de leur vie :

Ce qui fait la beauté de cette joie d'aviateurs, la noblesse de leurs réunions insouciantes, c'est que chacun d'eux se sait, dès le matin même de la fête, menacé dans sa vie. Et qu'il n'y pense point. Et qu'il rit d'un cœur léger. (VdS, p. 69)

Mermoz va même jusqu'à affirmer : « Je ne voudrais mourir qu'en avion » (M, p. 413), ce en quoi il sera exaucé. Donner sa vie à l'aviation, c'est également ce que font les aviateurs de la Première Guerre mondiale qui volent sous les ordres du capitaine Thélis : « Il n'est personne ici qui ne voudrait mourir pour lui [le capitaine Thélis] » (Eq, p. 79) affirme Berthier avec un sens du sacrifice collégial. Thélis lui-même, à la fin du roman, multiplie les vols et les combats « pour oublier l'holocauste et attirer sur lui seul l'attention de la mort » (Eq, p. 233). Il inscrit alors son action dans une démarche

d'offrande de sa vie pour que ses camarades gardent la leur sauve. Lorsque la mort vient le cueillir à l'issue d'un combat aérien au cours duquel il est mortellement blessé, c'est en catholique³⁴ qu'il s'éteint :

Il s'étendit sur le dos, les bras en croix. [...] Il sut que son existence avait pris fin, que le chant fondu des cloches et des voix humaines saluait son âme libérée.

Et dans la tendre mort le capitaine entra vivant encore. (Eq, p. 235)

Dans cette dernière phrase, Kessel combine les figures d'opposition (oxymore et antithèse) pour transfigurer la mort du jeune capitaine en une fin douce, apaisée, qui peut rappeler celle de Gavroche, abattu en 1832 sur les barricades parisiennes et que Victor Hugo formule ainsi : « Cette petite grande âme venait de s'envoler³⁵ ». La valeur humaine inestimable de ces deux personnages leur ouvre les portes du Ciel en leur donnant accès à la vie éternelle. Quant à la position corporelle de Thélis, les « bras en croix », elle peut évoquer aussi bien la crucifixion du Christ que la silhouette de l'avion ; elle fusionne alors l'aviation et la religion dans le corps de Thélis, les yeux tournés vers le ciel, dans les deux acceptions de ce terme : espace aérien concret de l'aviateur et au-delà religieux. En outre, comme le souligne Carole Auroy, « le don de soi valorisé par le christianisme a pour moteur la volonté de donner la vie, et non l'idée d'un tribut sanglant à acquitter³⁶ ». La violence inhérente à la mort de Thélis s'estompe alors au profit d'une force spirituelle supérieure vectrice de paix.

Cette force spirituelle qui caractérise la mystique de l'aviation trouve par ailleurs une expression privilégiée dans la contemplation extatique de la terre vue du ciel. Les aviateurs se retrouvent alors comme transportés hors d'eux, soustraits à la réalité observée et immergés dans un espace-temps transfiguré qui semble les absorber. Herbillon en fait l'expérience à ses dépens ; alors qu'il vole avec Thélis, il pense que celui-ci fait des figures aériennes pour s'amuser (alors qu'il est en plein combat contre des *Fokker* allemands) et reste concentré sur « la contemplation du paysage, essayant de démêler dans le lacs des boyaux [...] ceux que le capitaine lui avait dit de retenir pour de futurs réglages » (Eq, p. 123). Kessel, alors qu'il survole la côte africaine avec Lécrivain, ressent

³⁴ Peu de temps avant ce jour funeste, Thélis avait formulé une dernière volonté : « Souviens-toi d'une chose, Herbillon. Je suis très croyant. S'il m'arrivait de ne pas rentrer, qu'on dise une messe. » (Eq, p. 226).

³⁵ Victor Hugo, *Les Misérables*, 1862, Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 1951, p. 1241.

³⁶ Carole Auroy, « La mystique de l'aviation dans les romans français de l'entre-deux-guerres », dans Carole Auroy, Aude Préta-de Beaufort, Jean-Michel Wittmann (dir.), *Roman mystique, mystiques romanesques aux XX^e et XXI^e siècles*, Paris, Classiques Garnier, 2018, p. 231-247.

« l'impression de ne plus être dans l'avion, mais quelque part, désincarné, perdu dans l'aveuglant espace et suivant le vol de cet insecte de métal. [...] Cet état de dédoublement dura longtemps, très longtemps » (VdS, p. 100-101). Les hommes embarqués peuvent ainsi plonger dans une méditation profonde qui modifie leur perception du monde environnant, qui engendre un nouveau rapport à l'espace et à eux-mêmes en permettant une ouverture de leur conscience à un espace sensible jusque-là inconnu, et qui donne un autre sens au moment présent. Ils accèdent à une dimension surnaturelle qui peut s'avérer quasi hypnotique comme lors du survol de la baie d'Agadir par Kessel :

Le jour était d'une beauté sans tache et tout son rayonnement semblait surgir de cette mer au bleu profond, doucement infléchie sur un très vaste espace entre deux promontoires arides, vers laquelle descendait l'avion avec un bruit d'étoffe froissée. Un peu de verdure ceignait la rive éblouissante et doublait d'un sombre velours l'ourlet des vagues. La ville épousait les plis du sol. Ses maisons blanches enveloppaient la colline un peu en retrait et semblaient par leur forme et leur masse, en être la naturelle excroissance.

Tout ce paysage venait à nous avec une majesté pleine d'offrande et il fallut que l'avion touchât presque le sol pour que disparût l'enchantement. (VdS, p. 89)

La personnification du paysage survolé, son harmonie entre les éléments naturels et les constructions humaines, sa manière de s'offrir aux visiteurs aériens confèrent à l'avion un pouvoir de révélation de l'environnement terrestre qui relève du prodige.

Enfin, dans leur relation mystique à l'aviation, il arrive que les aviateurs se retrouvent sous l'emprise de superstitions, conférant à ces croyances irrationnelles un pouvoir qui influe sur leur interprétation des événements vécus ainsi que sur leurs décisions. Kessel en témoigne à deux reprises dans *Vent de sable*. La première concerne son voyage entre Toulouse et Casablanca qu'il devait initialement accomplir avec les aviateurs Marcel Reine et Édouard Serre. Mais Didier Daurat en décide autrement :

Aviateurs de guerre, nous savions combien la superstition est puissante chez ceux qui vivent au gré du hasard, ou du destin. L'équipage Reine et Serre avait capoté entre Juby et Villa Cisneros. Il ne fallait point conjurer de nouveau sur ce parcours leurs étoiles l'une à l'autre contraire. (VdS, p.46)

C'est ainsi que Reine est remplacé par Lécivain, « le plus vieux pilote de Casa-Dakar, un mystique » (VdS, p. 46). Ces deux périphrases fusionnent une fois encore religion et aviation en mettant l'accent sur l'expérience accrue de Lécivain en tant que pilote

chevronné de la ligne qu'il a ouverte et en tant que personne guidée par un idéal spirituel qui le dépasse : la religion du courrier. La seconde fois, Kessel éprouve lui-même la puissance de la superstition alors qu'il est pris dans un redoutable vent de sable entre Cap Juby et Villa Cisneros. Au départ de l'étape, il a formulé, « avec ce désir du danger qui joue si souvent lorsqu'on se trouve en sécurité » (VdS, p. 134), le souhait de rencontrer des conditions de vol difficiles ; ce sera la tempête de sable qui empêche toute visibilité : « La superstition, presque toujours, est le double des instants critiques. Et je crus que mon vœu avait déchaîné le vent du désert, l'avait dirigé sur notre route, épaissi les colonnes qu'il chassait devant lui sans relâche » (VdS, p.142). Ainsi les rudes conditions climatiques deviennent le résultat d'une action divine qui exauce le vœu d'un mortel. L'emploi du verbe « croire » revêt là encore une double signification : courante dans le sens de « penser, imaginer, se figurer », religieuse dans le sens de l'expression d'une conviction intime en une puissance supérieure. Enfin la présence de Serre dans l'avion, au-delà de Kessel, touche toutes les autres personnes embarquées qui ont en tête son épisode malheureux avec Reine sur ce même tronçon de la ligne. La superstition se caractérise alors comme la manifestation de la peur qui les anime à ce moment-là mais aussi comme la soumission à un état de fait qui reflète l'impuissance des hommes à maîtriser rationnellement le danger qu'ils affrontent.

Les aviateurs entretiennent ainsi incontestablement avec leurs missions un rapport qui relève de l'ordre du divin, avec ses croyances, ses rites. Cette foi présentée dans les trois récits kesseliens comme inébranlable peut cependant être éprouvée et se retrouver provisoirement surpassée par une force encore plus puissante : l'amitié d'abord, l'amour ensuite. Ainsi lorsque Mermoz est porté disparu depuis trois jours dans les Andes lors de sa première tentative pour rallier le Chili à Buenos Aires par la voie directe, son ami Étienne veut partir le chercher au détriment du transport du courrier dont il a la charge :

- Le courrier ?

Étienne répéta le maître-mot comme s'il était vide de sens, haussa les épaules et dit :

- Un autre le fera à ma place. Demain je m'en vais chercher Jean. Je le ramène, ou j'y reste, tout m'est égal. (M, p. 304)

L'attachement profond qu'il éprouve pour son ami, la douleur profonde qui l'anime à l'idée de la mort de Mermoz, prennent le dessus. Étienne, malgré les paroles rassurantes de son collègue Chaussette, ne parvient plus à raisonner en pilote de la ligne.

Quant à Mermoz, c'est à un véritable dilemme cornélien qu'il est confronté lorsqu'il tombe passionnément amoureux de Gilberte Chazottes : doit-il continuer à être ce « coureur ailé, dont la piste chemine sans cesse entre la vie et la mort » (M, p. 312-313) ou renoncer à son métier par amour afin d'épargner à sa compagne de vivre dans la peur permanente ? Tel Jésus tenté par le Diable dans le désert, Mermoz traverse alors une véritable épreuve de la foi. Kessel intitule d'ailleurs le chapitre consacré à cet épisode de la vie de l'aviateur « Le grand piège » dans la mesure où l'aviation et l'amour humain sont représentées comme deux entités aussi essentielles et vénérables l'une que l'autre et que, quel que le choix final opéré, il entraîne inexorablement des conséquences négatives. En arrêtant de voler, Mermoz s'automutilerait en s'atrophiant d'une partie de son être ; en continuant de voler, il sacrifie une part de son amour à l'aviation. Ayant dans un premier temps expérimenté la première possibilité, il tranche « ce débat meurtrier » (M, p. 315), reprend le dessus sur cette « défaite virile » (M, p. 315) au profit de sa passion première : l'aviation. Ces deux hyperboles formulées par Kessel reflètent son propre point de vue d'homme qui considère l'amour entre Mermoz et Gilberte Chazottes comme un outil de destruction de son double statut d'aviateur et d'homme. Le choix final opéré par Mermoz alors qu'il traverse pour la première fois le Pot-au-Noir au-dessus de l'Atlantique est cependant clair et sans compromission possible :

Car, dans cette heure entre toutes douce et solennelle, Mermoz sut que nulle passion terrestre ne pouvait l'emporter sur l'effusion qui montait de son cœur. Il sut que rien au monde ne le pourrait distraire de la céleste chasse pour laquelle il était marqué. [...] Il sentit que cet amour-là [celui pour Gilberte Chazottes] n'avait pas en lui le premier rang, et que, au sein de cette nuit miraculeuse et comme jonchée de fleurs de lune, il n'avait pas droit d'asile. (M, p. 339-340).

La mystique de l'aviation s'élève alors de manière irrémédiable au-dessus du mystère de l'amour.

Cette dualité qui a animé Mermoz à ce moment-là de son existence révèle également à quel point le public est étranger à cette conception mystique du métier d'aviateur : « Seuls, nous, les pilotes, nous pouvons comprendre la valeur de ce que nous faisons. Comment l'expliquer au profane ? » (M, p.153) affirme Mermoz. Là encore, l'emploi d'un terme religieux sert à désigner le public étranger à la foi qui les anime, le tenant à distance de leur communauté. Celui-ci, il est vrai, ne perçoit souvent que la dimension novatrice, spectaculaire et périlleuse des prouesses aériennes accomplies par

les aviateurs. Et lorsque les non-initiés divinisent ces pilotes qui évoluent au-dessus de leurs têtes dans des machines volantes, c'est davantage parce qu'ils sont éblouis par l'aura légendaire qui se dégage d'eux :

Et la renommée de Mermoz, comme d'un être surnaturel, courut d'un bord à l'autre de l'Amérique du Sud. Et comme sa stature et son visage se prêtaient, alors même qu'il était dans la fleur de la vie, à la légende, les indiens des Andes et les Gauchos des Pampas et les peones du Paraguay, et les pêcheurs du Brésil parlèrent d'un demi-dieu venu de France, qui volait comme un oiseau, et qui avait la force des montagnes. (M, p. 304-305)

Le bouche à oreille, les récits rapportés dans la presse sud-américaine enjolivent de merveilleux les vols aériens accomplis ; les exploits techniques sont alors remodelés par l'imagination avec l'appui de références culturelles mythologiques. La mystique de l'aviation se trouve estompée au profit des effets sensationnels qu'elle produit et qui, aux yeux du public inexpérimenté, s'avèrent plus impressionnants et importants que leur source de motivation première.

Ainsi Kessel qui a l'expérience du vol, qui connaît de l'intérieur ces aviateurs pour avoir partagé leur quotidien en temps de guerre comme en temps de paix, révèle-t-il leur nature profonde à la croisée de la virilité et du mysticisme à une époque où les progrès techniques, notamment en aéronautique, changent la perception du monde. Son expérience de reporter en immersion aidant, il se montre d'autant plus en communion avec eux, qu'il sait les observer et les écouter ; il les rend accessibles et familiers, souvent attachants, en proposant un accès privilégié et documenté à la réalité de leur parcours de « défricheurs » inspirés et héroïques.

Il convient d'analyser à présent de quelle manière Kessel parvient à nous informer autant qu'à nous faire rêver, à nous entraîner encore en 2024 dans un espace-temps révolu mais, sous sa plume, toujours vivant.

II. Du ciel à la plume : un kaléidoscope de points de vue

J'ai regardé les événements et les hommes, et je les ai racontés aussi bien que j'ai pu. Mon tempérament et ma nature me porte moins à juger qu'à essayer de comprendre³⁷.

Afin de raconter la réalité du métier d'aviateur, Kessel se documente, s'appuie sur sa propre expérience mais surtout observe et écoute les aviateurs dans l'exercice de leur métier ou lors de moments informels de convivialité. Son propos se nourrit alors de cette matière polymorphe et polyphonique qui lui permet de développer un tissage de points de vue diversifiés, aussi bien dans le récit hétérodiégétique *L'Équipage* où le narrateur extérieur à l'histoire ne participe pas aux événements racontés, que dans le récit homodiégétique *Vent de sable* où le narrateur, directement impliqué dans les événements racontés, n'est autre que l'auteur. Dans la biographie consacrée à Mermoz, Kessel mène le récit à la troisième personne mais fait de nombreuses intrusions d'auteur afin de commenter ce qu'il écrit, ce qu'il pense, ce qu'il ressent. Il se met ainsi en scène tout en nourrissant comme un dialogue avec le lecteur. Il lui précise ses sources pour renforcer la véracité de son propos :

De cette époque datent les premières des innombrables lettres de Mermoz à sa mère. Je les ai devant moi. L'écriture en est ferme, appliquée, et fort peu enfantine. Le ton est sérieux, fier. Le tour serré, bref, contenu. Jamais une plainte. (M, p.21)

Le recours à l'hypotypose rend les lettres visibles aux yeux du lecteur, accréditant par là même le propos de Kessel. Ce dernier immisce également le lecteur dans ses pensées en partageant par exemple ses interrogations :

Comment Mermoz avait-il gagné cette réputation universelle et cette haute tendresse à nulle autre pareille ? Je me le suis demandé plus d'une fois avec étonnement. Je le sais pourtant. Et c'est parce que je le sais et que je sais aussi de quels éléments est faite à l'ordinaire l'idolâtrie des masses, que je demeure encore aujourd'hui incrédule. » (M, p.400).

De telles intrusions d'auteur apparaissent davantage comme des actes d'inclusion ; Kessel n'est pas extérieur aux événements qu'il raconte, il les vit *in situ* ou intérieurement, par

³⁷ Entretiens avec Joseph Kessel, « Témoin parmi les hommes » menés par le journaliste Paul Guimard en mars 1956 et diffusés sur la Chaîne Nationale. Propos retranscrit sur le site de France Culture, en ligne : <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-nuits-de-france-culture/entretiens-avec-joseph-kessel-temoin-parmi-les-hommes-1-4-j-ai-regarde-les-evenements-et-les-hommes-et-je-les-ai-racontes-aussi-bien-que-j-ai-pu-2900534>

ses souvenirs, par le fort impact émotionnel qu'ils exercent toujours sur lui au moment de l'écriture mais également par les témoignages d'autrui. En emmenant ainsi le lecteur au plus près de la réalité observée par le prisme de sa subjectivité, comment conjugue-t-il alors les différents points de vue convoqués sous sa plume pour développer ses récits ?

1. La confiance au cœur de la narration

Il existait autour de Kessel, une sorte de champ magnétique attirant irrésistiblement à lui les êtres les plus divers, et souvent les plus surprenants, dont il écrivait que, partout, les meilleurs comme les pires lui avait toujours témoigné une étrange confiance.

Et je crois que cette étrange confiance naissait essentiellement de la façon dont Kessel savait écouter ces hommes. Pour chacun, il était en effet, celui qui reçoit la confiance, voire la confession sans l'avoir vraiment cherchée, celui qui laisse toujours l'autre entièrement libre d'être ce qu'il veut être³⁸.

Si Kessel sait observer les personnes qu'il rencontre, quel que soit leur milieu social d'appartenance, il sait également leur prêter une oreille attentive. Il ne se positionne pas en intervieweur qui recherche des révélations, bride la parole de ses interlocuteurs par une série de questions. Il préfère les laisser s'exprimer à leur rythme, dans des lieux qui leur sont familiers. Il en vient même à faire oublier son métier de journaliste en redevenant un compagnon de route. Comme le souligne Michel Droit, il acquiert alors le statut de confident c'est-à-dire d'une personne dans laquelle les autres placent leur confiance en lui dévoilant des informations privées qui n'ont normalement pas vocation à être divulguées au plus grand nombre. Souvent, chez Kessel, « le réactif de la boîte de nuit » (VdS, p. 54), comme il le nomme lui-même, est un déclencheur efficace des confidences dans la mesure où ce lieu réunit les personnes tout en se prêtant au lâcher-prise favorisé par la consommation d'alcool qui délie les langues :

Très vite chacun d'eux perdit cette expression artificielle, ce masque par quoi les traits se protègent contre la présence d'un étranger, et prit sa vraie figure. Moi-même, au bout de quelques instants, je ne me sentis plus un élément emprunté, imposé, corrupteur, et fus absorbé dans une camaraderie simple et forte. (VdS, p. 55)

³⁸ Michel Droit, *Discours de réception à l'Académie française*, jeudi 26 mars 1981, en ligne : <https://www.academie-francaise.fr/discours-de-reception-de-michel-droit> consulté le 21 novembre 2023.

Kessel sait ainsi s'intégrer aux groupes d'hommes et être perçus par eux comme un des leurs, avec spontanéité et franchise, que ce soit sous les traits du personnage fictif Jean Herbillon fraîchement arrivé à l'escadrille S. 39 ou sous les siens propres dans *Vent de sable* et *Mermoz*. Convivial, joyeux, curieux, admiratif, respectueux, inspirant la confiance, il attire la sympathie et libère la parole de ceux qu'il cherche à connaître. Comme dans la tradition théâtrale, il devient un confident autrement dit un acteur essentiel pour « permettre au spectateur [dans notre cas au lecteur] de connaître la situation des personnages principaux et au héros de révéler ses sentiments intimes³⁹ ». Il nous fait alors entendre de différentes manières la parole de ses interlocuteurs, que celle-ci soit énoncée à voix haute ou le fruit d'une pensée intérieure.

L'une de ces façons de procéder consiste à confier la narration à un narrateur hétérodiégétique qui ne participe pas aux événements racontés, soit dans l'intégralité de l'œuvre publiée comme dans *L'Équipage* soit ponctuellement comme dans le documentaire *Vent de sable* dans le chapitre intitulé « Les belles histoires » où s'enchaînent les récits à la troisième personne des « aventures [...] dramatiques et périlleuses » (VdS, p. 35) de Rozès et Ville lors d'un atterrissage forcé en territoire maure, de Deley et Collet qui portent secours à un équipage naufragé en venant chercher les rescapés blessés malgré la présence d'un groupe armé maure, de Marcel Reine deux fois captif des Maures, de Gourp, Érable et Pintado qui ne réchapperont pas de leur capture. Kessel s'efface ainsi du premier plan de son récit principal, afin d'y placer les aviateurs mentionnés. Il recourt alors souvent à un narrateur omniscient qui connaît tout des événements racontés, que ceux-ci s'inscrivent dans le passé, le présent ou le futur ; ainsi connaît-il et révèle-t-il le passé de cocaïnomane passager de Mermoz, « comment, à Metz, elle [la cocaïne] lui permettait d'échapper aux tenailles de l'ennui. Cette drogue était en Syrie denrée courante. Il s'en procura et pendant une semaine en fit usage » (M, p.88). En prenant ce parti de dévoiler une page peu vertueuse de la vie de « l'Archange » par le biais d'un narrateur omniscient, Kessel, biographe et journaliste, montre qu'il dispose d'informations nombreuses sur la vie de son sujet, dont certaines inconnues de son lectorat et qui auraient pu être passées sous silence. Il prend cependant le risque d'en porter certaines à la connaissance de tous et s'en explique ainsi : « Je livre ici cette confidence parce que je veux avant tout montrer l'ascension de Jean Mermoz vers sa

³⁹ Définition en ligne du nom « confident » dans le *Dictionnaire de l'Académie française* : <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9C3504>

vérité. Elle est inséparable de la lutte qu'elle exigea » (M, p.88). L'emploi du pronom personnel « je » indique bien que le point de vue du narrateur est orienté et en relation avec l'écriture biographique : Kessel rapporte les faits, même polémiques comme cette référence à la consommation de drogue, parce qu'ils contribuent à mettre en lumière le parcours initiatique de Mermoz, semé de réussites mais aussi d'embûches. L'écrivain explique, commente ses choix d'écriture, extirpant momentanément le lecteur du passé de Mermoz pour l'introduire dans le présent de l'écriture narrative. Pour autant, Jean-Gérard Fleury, grand ami de Mermoz et de Kessel, remet en cause ce point de vue du biographe :

Alors que la drogue en Syrie était une chose insignifiante, notre ami [Kessel] a donné l'impression que c'était un drogué qui, à force de volonté, avait échappé à son emprise. Pas plus que Kessel, qui les chanta souvent, Mermoz ne fut esclave de la cocaïne ou de l'opium⁴⁰.

Ce commentaire de Fleury montre que le point de vue du narrateur omniscient peut comporter une part de connotation subjective dans la mesure où il oriente l'interprétation du propos raconté.

Le narrateur hétérodiégétique a également la faculté de plonger directement dans les pensées des personnages et de révéler au lecteur l'intimité de leurs âmes : « Au bout de quelques minutes, une sorte de remords, une étrange angoisse lui vinrent et, brusquement, il [Érable] retourna se poser près de Gourp » (VdS, p. 36). L'action d'Érable ne peut être comprise du lecteur que parce que ce dernier est informé des motivations de celui-ci. Un autre exemple représentatif est la dernière phrase de *L'Équipage* ; alors que Maury, blessé et alité à l'hôpital, observe sa femme, il « sourit pensivement. Hélène oublierait avant lui l'aspirant Jean Herbillon » (Eq, p. 246) : le narrateur annonce l'évolution à venir des sentiments de l'épouse de Maury à l'égard d'Herbillon en même temps qu'il suggère, en discours indirect libre, que Maury n'oubliera pas avant longtemps, si ce n'est jamais, celui avec qui il faisait équipage. Grâce à la focalisation interne, les scènes relatées sont ainsi perçues à travers le point de vue, la conscience d'un personnage. C'est souvent le cas dans les scènes de combats aériens narrées dans *L'Équipage*. Le lecteur prend alors connaissance des événements à partir de la perception que les personnages en ont : « C'étaient là ces *gros noirs*, dont tant de vieux pilotes parlaient avec respect ? Une forme harmonieuse, un bruit doux ! Y avait-il de quoi

⁴⁰ Propos de Jean-Gérard Fleury rapportés dans Yves Courrière, *Joseph Kessel ou sur la piste du lion*, op.cit., p. 497.

troubler un cœur de bonne trempe ? » (Eq, p. 92) Le lecteur se retrouve plongé, grâce au discours indirect libre qui retranscrit le monologue intérieur d'Herbillon, au cœur des commentaires du personnage sur les obus (désignés par le lexique argotique des soldats) qui éclatent autour de son avion piloté par le capitaine Thélis. Le lecteur découvre alors simultanément toute l'insouciance et l'inexpérience du personnage qui se méprend sur la réalité de la situation. Comme le souligne Michel Raimond, « profiler les événements et les êtres selon l'optique d'un protagoniste, c'est forcément laisser dans l'ombre beaucoup de choses. [...] La perception est dissociée de la connaissance et le héros voit avant de savoir⁴¹ ». Imprégné de la perception d'Herbillon, le lecteur ne perçoit alors pas immédiatement le danger réel des obus tirés ; piégé, manipulé par le narrateur, il adopte le regard léger et serein d'Herbillon avant que la suite du récit ne vienne démentir cette première impression fautive. D'autres fois, Kessel choisit de guider davantage la compréhension des événements relatés à partir du point de vue d'un personnage en transcrivant explicitement les pensées de celui-ci en discours direct, entre guillemets, alors qu'aucun mot n'est prononcé :

« Une panne sur une plage, ça n'est rien, pensa Mermoz qui avait pris son visage tendu, serré, de combat. On trouve toujours un petit coin pour se caser en s'asseyant de haut. Mais avec ces arbres, ces herbes, on peut faire un rude gâchis. Et j'ai Pranville... » (M, p.266)

Ce monologue que se tient Mermoz à lui-même place le lecteur au plus près des préoccupations du pilote confronté en plein vol à une panne de moteur en même temps qu'il définit, avant que le narrateur ne le formule, « cet autre sens qu'on ne peut nommer et qui appartient seulement aux très grands pilotes » (M, p. 266), autrement dit cette intuition fine et infaillible grâce à laquelle Mermoz sauve son équipage en se posant de manière magistrale dans une clairière.

Ainsi, Kessel utilise tantôt le point de vue du narrateur tantôt celui du personnage afin de dynamiser son récit et susciter l'émotion de ses lecteurs. Toutefois, dans l'objectif de retranscrire les révélations qui lui sont faites, le point de vue du personnage reste dominant comme dans le chapitre « Les récits de la table » dans *Vent de sable* où le point de vue du personnage se fait même collégial lorsqu'il y est question du dépannage héroïque d'un avion par Saint Exupéry : « Cette histoire me fut racontée par une sorte de

⁴¹ Michel Raimond, *Le Roman*, Paris, Armand Colin, « Cursus », 1988, p. 132.

chœur enfiévré. Chacun, autour de la table, ajoutait un détail, accusait un trait, prenait part au récit. » (VdS, p. 74) La métaphore du chœur est explicite : les aviateurs réunis autour d'une table d'un restaurant de nuit à Casablanca, ne sont plus des entités individuelles mais un groupe, unique et fusionnel, qui parle à l'unisson pour célébrer, dans un état d'excitation intense, l'aventure incroyable d'un des leurs. En leur donnant la parole, Kessel se fait ainsi l'intercesseur entre les lecteurs et ces hommes dont ils découvrent les aventures à partir de leur témoignage. Il guide les lecteurs dans un univers qui ne leur est pas familier en sélectionnant des confidences marquantes qu'il dévoile progressivement après avoir pris le soin de présenter leurs auteurs, créant des tableaux enchâssés qui s'animent sous les yeux du lecteur. Il indique même parfois explicitement ces emboîtements dans les titres des chapitres comme « Les belles histoires » ou « Les récits de la table » dans *Vent de sable*. Véritable meneur du jeu narratif, il distribue la parole, varie les points de vue, empêchant toute monotonie.

Cette poétique de l'*enargeia* est encore renforcée par le fait que Kessel recourt volontiers au parler des aviateurs dans sa reconstitution des discours recueillis. Tout d'abord, l'écrivain n'hésite pas à dévoiler le timbre, l'intonation de la voix des aviateurs (fictifs ou réels), leur conférant un charme certain qui opère de manière méliorative, quasi magique, sur l'esprit de leurs destinataires. Il en va ainsi la première fois qu'Herbillon entend celle de Thélis : « La voix sonnait haute, mordante et si riche de joie qu'Herbillon en fut pénétré comme d'une onde bienfaisante » (Eq, p. 64) ou celle de Berthier : « Du passe-montagne jaillit une voix qui fit naître chez Herbillon, et sans qu'il pût en définir la raison, un sentiment d'affectueuse douceur » (Eq, p. 73). Dans *Vent de sable*, c'est également par leurs premières paroles (avant que Kessel ne les voie) que le lecteur découvre les deux mécaniciens du fort Juby, Toto et Marchal :

- Montre un peu ta bonne gueule, Mimile.
- Et le violon ? Tu l'as oublié ?

Les voix étaient différentes. L'une un peu étouffée, portait l'accent de Toulouse, l'autre, plus vive, grasseyait et traînait les syllabes comme on ne le fait qu'à Grenelle ou Belleville. Elles étaient également embellies d'un accent de tendresse chaude, joyeuse. (VdS, p. 109)

Grâce à la description des voix, Kessel agit en reporter ; il crée un effet de présence et authentifie la rencontre en reproduisant la manière dont les interlocuteurs s'expriment. En donnant à entendre les deux hommes avant de les montrer, il pique en outre la curiosité du lecteur, la renforce par l'originalité des personnages et l'ambiance qu'il contribue à

créer autour d'eux. Cette mise en scène de la rencontre rapportée détermine la nature des relations entre les personnages et, en filigrane, entre eux et les lecteurs. Même quand cette voix est dure comme celle de Daurat lors de sa première rencontre avec Mermoz, qui « grogna », « grommela » (M, p.128), elle ne braque pas le jeune aviateur qui trouve dans le regard de Daurat une traduction des bienfaits dont cet homme est capable en tant que chef. De ce fait, ces voix captent immédiatement l'attention de leurs interlocuteurs en reflétant des âmes particulières ; chacune est dotée d'une sensibilité chaleureuse et trahit l'origine géographique du locuteur. En même temps, ces voix rendent ces hommes attachants et donnent envie de les écouter d'autant plus qu'elles peuvent se révéler pittoresques. Nous retrouvons aussi avec Marcel Reine « la verve des faubourgs de Paris, servie par un sens d'expression dru et juste » (M, p.167) dont « sa conclusion préférée, sorte de philosophie à tout faire contre les hommes, les éléments et le destin » (VdS, p. 31) : « Ah ! les vaches ! » (VdS, p. 31, 153 - M, p. 162). Kessel entretient ainsi l'effet d'authenticité de son récit documentaire.

L'argot, courant ou militaire, est ainsi de mise sous la plume de Kessel qui, dans les reportages qu'il effectue pour la presse, a l'habitude de recourir à son emploi pour retranscrire la réalité au plus près de ce qu'elle est. Procédant comme le dramaturge qui pratique la double énonciation, il fait en sorte que les personnes (ou personnages dans *L'Équipage*) s'expriment naturellement dans leur langue habituelle tout en s'assurant que le second destinataire extérieur à l'histoire (le spectateur au théâtre, le lecteur dans les récits) en comprenne le sens. Par « argot », il convient d'entendre « langage ou vocabulaire particulier qui se crée à l'intérieur de groupes sociaux ou socio-professionnels déterminés, et par lequel l'individu affiche son appartenance au groupe et se distingue de la masse des sujets parlants⁴² ». Dans les trois récits kesseliens étudiés, l'argot le plus répandu est celui de l'aviation. Edmond Petit note que « c'est avec la Grande Guerre que l'argot des aviateurs fait son apparition. Auparavant il existait à l'état latent mais le grand rassemblement des aviateurs de 14-18, le brassage incessant des écoles et des escadrilles, les traditions d'unités vont faire que cet argot va se généraliser, tout en restant typiquement français⁴³ ». Nous retrouvons alors sous la plume de Kessel de nombreux termes et expressions en lien avec l'avion (« l'appareil », « le taxi », « la voiture » avec sa « carlingue », son « hélice », son moteur, son « poste de pilotage », « les tire-bouchons

⁴² Définition en ligne : <https://www.cnrtl.fr/definition/argot>

⁴³ Edmond Petit, *L'aviation en France au début du XXe siècle (1900-1935)*, Librairie Hachette, 1977, p. 222-223.

d'amarrage », le « train d'atterrissage », « la roue du gouvernail », son « carburateur », sa « T.S.F. »...), le personnel aéronautique (avec les « chefs d'aérodrome », les « pilotes », les « as », les « mécanos », les « observateurs »...), les lieux (avec les « hangars, les « terrains », les « pistes »...), les actions de pilotage (l'avion « décolle », « atterrit », « vole », « se pose », « roule »...), les décorations reçues (la Croix de guerre, les palmes, la Légion d'honneur ...)»⁴⁴. C'est le plus souvent dans des passages en discours direct que Kessel déploie ce lexique spécifique, s'inscrivant dans « ce que l'argot d'aviation appelle "l'expliquage du coup", c'est-à-dire le récit et le commentaire des vols, des accidents et des exploits » (VdS, p.65), comme celui-ci à la suite d'une attaque en vol : « Belle écumoire, remarqua-t-il. Vingt-huit trous dans le fuselage. » (Eq, p. 159) ou bien dans des conseils prononcés sur le tarmac par le mécanicien au pilote avant le décollage : « - Fais attention au thermo, ça chauffe fort aujourd'hui. » (VdS, p. 19). Kessel connaît bien ce langage argotique pour l'avoir lui-même appris et pratiqué pendant la Première Guerre mondiale dans l'escadrille S.39. Il lui est donc familier et ne fonctionne pas seulement comme un simple artifice littéraire concourant à créer un effet de réel et/ou à dépayser le lecteur. Kessel y recourt, soucieux de respecter la parole des aviateurs, leurs connaissances techniques et leurs façons d'être. D'ailleurs, Robert Kemp ne manque pas de préciser au sujet de *L'Équipage* :

Roman de guerre ; roman d'aviation. Mais il ne s'alourdit pas de philosophie pacifiste, ni de lyrisme belliqueux. Il est très simple, très uni, d'un ton juste, fin et mesuré. L'argot que beaucoup d'écrivains de l'arrière ont fait parler aux soldats de l'air, pour nous faire rire, je pense, nous est ici épargné... Dieu que c'est bon !⁴⁵

Ce propos appuie le fait que Kessel a su rendre compréhensibles l'argot de l'aviation et les termes techniques ; il ne les emploie que lorsque la situation s'y prête et surtout fait en sorte d'en rendre le sens accessible au lecteur. Ainsi, lorsqu'il écrit : « La panne était chronique. La salade de bielles, l'avarie de pompes à huile, de la pompe à eau, les ruptures de vilebrequin, les pilotes en parlaient comme d'événements naturels, quotidiens, inévitables » (M, p.160), le lecteur n'a pas besoin de savoir ce qu'est une bielle ou un vilebrequin pour comprendre, grâce au terme générique « panne », que ce sont des parties du moteur qui dysfonctionnent régulièrement. Il en va de même lorsque, dans *Mermoz*,

⁴⁴ Je ne donne ici que quelques exemples représentatifs de l'argot des aviateurs relevés dans les trois récits étudiés afin d'éviter une liste fastidieuse.

⁴⁵ Robert Kemp, « Les Livres – L'Équipage », *La Liberté*, 26 novembre 1923, p.2.

Kessel mentionne, entre guillemets, le terme arabe « tayera » connu des aviateurs en poste en Syrie (M, p.78) mais inconnu du lectorat français :

Mermoz resta près de son appareil.

Deux Bédouins armés lui tinrent compagnie pour le protéger des pillards voisins qui voulaient détruire le « tayera ». Mermoz couchait sous les plans de l'avion, mangeait du couscous, apprenaient le français à ses compagnons. (M, p.78)

Au vu du contexte, le lecteur assimile sans difficulté le substantif « tayera » à celui d'« avion » grâce à son encadrement par ses deux synonymes français « appareil » et « avion ». Pour le lecteur, l'emploi du lexique de l'aviation n'est donc pas un obstacle. Pour Kessel, il est un moyen de dresser un tableau réaliste, pittoresque et vivant du parler des aviateurs en le plaçant directement dans la bouche de ceux qui l'emploient.

Cependant ces confidences des aviateurs sur leurs conditions de travail ne sont pas toujours rapportées directement. Il arrive que Kessel recoure au discours indirect :

Epouvanté, l'interprète, que ses coreligionnaires n'avaient pas touché, supplia qu'on achevât point le malheureux ; que même dans l'état où il se trouvait, il représentait une forte rançon. (VdS, p. 36)

Dans ce cas, Kessel utilise ses propres mots pour rapporter l'acte d'énonciation de l'interprète qui tente de négocier la vie de l'aviateur Gourp, attaqué et blessé par les Maures. Le propos ainsi formulé « n'est discours rapporté que par son sens, dans la mesure où il constitue une sorte de traduction de l'énonciation citée⁴⁶ ». Le groupe nominal « le malheureux » restitue en effet le point de vue du narrateur, son empathie pour Gourp, et n'a pas été employé par l'interprète. D'autres fois, Kessel recourt au discours indirect libre que Dominique Maingueneau définit ainsi :

Il faut avant tout y voir un mode d'énonciation original [...] Dans le prolongement des travaux de Bakhtine, on admet communément que ce type de citation laisse entendre deux « voix » inextricablement mêlées, celle du narrateur et celle du personnage⁴⁷.

Par exemple, dans l'extrait suivant, le narrateur plonge le lecteur dans la conscience de Maury en adoptant la focalisation interne.

⁴⁶ Dominique Maingueneau, *Manuel de linguistique pour les textes littéraires*, Paris, Armand Colin, 2010, p.184.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 191-192.

Il s'étonna comme en rêve de son adresse, car le geste d'Herbillon l'avait frappé dans chaque fibre et il ne demandait qu'à mourir. Vite, vite qu'une balle vînt arrêter le tourbillon atroce de sa pensée ! (Eq, p.243)

Ces deux phrases réduisent la perception de l'événement au seul point de vue de Maury, à la différence que la seconde phrase, en discours indirect libre, combine les voix du narrateur et du personnage, accentuant la vive émotion qui étreint alors le cœur et l'esprit de Maury. Même si la distinction est subtile, le lecteur peut percevoir le changement énonciatif entre les deux phrases grâce au recours à la modalité exclamative et à la répétition de l'adverbe « vite ».

Nul doute donc que Kessel est bien le dépositaire de confidences dont il favorise l'émergence grâce à la confiance que les aviateurs lui accordent. Il nourrit ses œuvres littéraires et ses écrits journalistiques de cette parole recueillie qu'il s'attache à révéler, au sens photographique du terme, faisant alors apparaître l'image d'« hommes simples, braves et ingénieux » (VdS, p.18), au « cœur franc et joyeux » (VdS, p.61). Leur franc-parler rapporté par Kessel reflète leur honnêteté naturelle, leur droiture, leur courage et leur abnégation, leurs manières spontanées et joviales en amitié, exigeantes et passionnées dans l'exercice de leur métier. En variant les modalités de retranscription des échanges qu'il a eus avec les pionniers de l'aviation, Kessel renforce leur pouvoir de persuasion et d'émotions. Pour autant, sa démarche est-elle pleinement légitime ?

2. L'art de la polyphonie kesseliennne

À travers les portraits profondément humains qu'il dresse des pionniers de l'aviation (et pas seulement des pilotes mais de tous ceux qui contribuent à faire voler les machines, des mécaniciens aux chefs d'aéroplice), Kessel chante les exploits des pionniers de l'aviation militaire et civile de sa propre initiative. En effet, le plus souvent, ces aviateurs ne recherchent pas la diffusion de leurs aventures. Ainsi en va-t-il de Didier Daurat : « Il [Daurat] m'en voudra d'avoir écrit son nom, je le sais. Il m'a instamment demandé de ne point le faire » (VdS, p.18), ou encore de Mermoz qui refuse, le soir de leur première rencontre, que Kessel rédige un article sur l'aventure extraordinaire qu'il a vécue avec son mécanicien Collenot dans les Andes :

- Demain, je ferai un article sur cette aventure.

- Ah non, dit vivement Mermoz, ce n'est pas pour les journaux.

Il pensa m'avoir peut-être blessé. Il eut son extraordinaire sourire, presque féminin à force de gentillesse, et ajouta :

- C'est pour nous. (M, p.361)

Cette phrase « c'est pour nous » condense à elle seule leur état d'esprit. Sous la plume de Kessel, ces hommes ne recherchent pas la gloire, ils s'épanouissent dans la cohésion fraternelle de leur groupe grâce à des valeurs et un vécu communs qui leur sont propres et qui, ainsi semblent-ils le penser sincèrement et intensément, doivent rester dans le cadre de leur univers. Nous retrouvons cette même modestie chez d'autres aviateurs comme les pilotes Le Brix et Demougeot :

Toute la soirée, ils me saoulèrent (je ne trouve pas d'autre mot) d'histoires admirables et brèves où l'espace, la mer, la vitesse, les dangers mortels jouaient tour à tour. Je leur demandai d'en écrire quelques-unes pour un journal. Ils se regardèrent. Le même sourire incrédule, confus, parut sur les figures audacieuses.

- Mais ça n'en vaut pas la peine, semblaient-ils dire... Et puis nous ne saurons jamais.

Ils refusèrent, et, avec cette magnifique humilité des hommes braves qui estiment toujours le mérite de leurs camarades plus éclatant que le leur, ils me dirent :

- Vous devriez voir du côté de l'Aéropostale, Reine et Serre sont en train d'écrire le récit de leur captivité. Ce sont de bons copains. On vous les amènera. (VdS, p.43-44)

Tels qu'ils sont présentés par Kessel, ces deux pilotes expérimentés, modestes jusqu'à en devenir naïfs ne perçoivent pas la portée héroïque de ce qui constitue leur quotidien. En outre, ils préfèrent célébrer leurs camarades plutôt qu'eux-mêmes et détournent vers Serre et Reine l'intérêt que Kessel porte à leurs aventures aériennes.

Mais ne nous y trompons pas : Kessel est écrivain et journaliste, il idéalise la représentation des pionniers de l'aviation en se fondant certes sur son expérience personnelle, son affection et son admiration pour eux mais aussi sur son talent de conteur pour séduire les lecteurs, destinataires de ses écrits. Il entretient leur « horizon d'attente⁴⁸ » à savoir découvrir des pilotes extraordinaires qui vivent des aventures aériennes fabuleuses. Dans cette optique, il minimise, sous couvert d'une modestie

⁴⁸ Notion développée par Hans Robert Jauss dans son ouvrage *Pour une esthétique de la réception*, traduit de l'allemand par Claude Maillard, Paris, Gallimard, 1972. L'auteur explique que toute œuvre littéraire « évoque des choses déjà lues, met le lecteur dans telle ou telle disposition émotionnelle, et dès son début crée une certaine attente de la « suite », du « milieu » et de la fin du récit (Aristote) ». (p. 55)

louable, la valeur de leurs actions aériennes en adoptant leur point de vue ; ce procédé lui permet de davantage accroître leur notoriété en les représentant comme des hommes authentiques et simples aux antipodes des vedettes superficielles des journaux et des hommes politiques aveugles et sourds à leurs besoins matériels réels. Ces contre-modèles font office de figures repoussoirs, ils amplifient d'autant plus la valeur des aviateurs que Kessel sait trouver la tournure frappante pour les dévaloriser, comme dans ce propos placé dans la bouche de Mermoz et formulé à l'encontre des membres du ministère de l'Air : « Il nous faudrait [...] des audacieux réfléchis, et nous n'avons que des réfléchis avachis » (M, p. 285) : le parallélisme de construction entre les deux propositions, la construction en chiasme des deux groupes nominaux, l'antithèse des deux adjectifs donnent à ce propos accusateur une allure de slogan qui marque les esprits. En parallèle, Kessel montre au lecteur que les aviateurs savent composer avec ce frein politique en redoublant de hardiesse et de pugnacité.

Par son expérience personnelle d'aviateur et de reporter, Kessel sait à quel point leur action est remarquable et digne d'être portée à la connaissance de tous. Il rejette donc l'anonymat de ces hommes au profit d'un éclairage appuyé sur leurs noms ; par exemple, dans *Vent de sable*, dans la partie « Les belles histoires », il cite quelque vingt patronymes d'aviateurs de la ligne Casablanca-Dakar⁴⁹ en les associant à chaque fois aux aventures « dramatiques et périlleuses » (VdS, p.35) qu'ils ont vécues. Il favorise ainsi la construction d'un mythe collectif ancré dans l'époque même de l'écriture, dans lequel des héros bien réels emmènent le lecteur dans un univers méconnu mais soudainement accessible. Nous comprenons alors mieux pourquoi Kessel choisit de se faire le porte-voix de ces hommes ; il s'en explique d'ailleurs lui-même de la manière suivante :

Pour lui [Daurat], comme pour ses camarades et ses subordonnés, mon parti est pris. On fait trop de publicité tous les jours à des figures falotes ou ridicules pour laisser dans l'anonymat des hommes qui servent, avec un dévouement si parfait qu'il leur paraît naturel, leur métier, leur pays. Il y a sur le trajet de Toulouse à Dakar, des mécaniciens qui représentent une valeur nationale et humaine supérieure à la plupart des politiciens, des généraux, des gens de lettres dont les noms et les photographies encombrant les journaux. Faut-il donc ne pas les nommer parce que, dans leur magnifique naïveté ils rougissent à la pensée de se voir cités dans une feuille imprimée [...] ? (VdS, p. 18)

⁴⁹ Sont nommés : Georges Drouin et Émile Léciravin , « Mermoz, Négrin, Reine, Antoine ou Dumesnil » (VdS, p. 25), Rozès et Ville, Gourp, Deley, Collet, Reine, Pivot, Vidal, Érable, le mécanicien Pintado, le commandant uruguayen Larre-Borges, Riguelle, Guillaumet.

En rapportant la voix des aviateurs, Kessel semble donc certes aller à contre-courant de leur volonté mais il contribue par là-même à faire connaître et reconnaître leur valeur humaine ainsi que leurs compétences professionnelles auprès du grand public, non sans dénoncer au passage tous ceux, quel que soit leur profil (militaires haut gradés, hommes d'Etat, figures culturelles), qui reçoivent des honneurs exagérés voire immérités. Ne pourrait-on d'ailleurs pas considérer aujourd'hui ces pionniers de l'aviation, malgré la différence de contexte historique, comme les grands frères des Résistants français pendant la Seconde Guerre mondiale, réunis en une « armée des ombres » puisque servant les intérêts de leur patrie sans rechercher la gloire, évoluant toujours d'un lieu à un autre, mus par une foi vive et inébranlable en leurs missions, risquant leur vie sans tergiverser pour une noble cause ? Ce rapprochement que j'opère ici ne peut certes être envisagé qu'en dehors des enjeux politiques engagés, mais comment ne pas penser à l'univers des débuts de l'aviation, et principalement à ceux de l'Aéropostale, lorsqu'on lit dans le roman kesselien *L'Armée des ombres* :

Ainsi parlait Gerbier. Et Legrain sur son grabat enflammé, dans l'obscurité étouffante, découvrait un pays tout neuf et enchanté, peuplé de combattants sans nombre, et sans armes, une patrie d'amis sacrés, plus belle que ne le fut jamais patrie sur terre. La Résistance était cette patrie⁵⁰.

Remplaçons Gerbier par Mermoz ou Lécivain (ou tout autre nom d'aviateur de l'Aéropostale), Legrain par Kessel, « la Résistance » par l'aviation, et nous obtenons une description superposable à celle de nos pionniers de l'aviation. En s'associant à ces aviateurs qui préfèrent l'ombre à la lumière, Kessel construit alors en filigrane son *ethos* c'est-à-dire « l'image de soi que l'orateur construit dans son discours pour contribuer à l'efficacité de son dire⁵¹ » en expliquant pourquoi ces pionniers de l'aviation gagnent à être (re)connus et que, dans cette optique, il n'a d'autre choix, que de passer outre leur demande d'anonymat et de silence. Il ne les trahit donc pas ; au contraire, il diffuse, en l'auréolant, leur image auprès du grand public, renvoyant en parallèle une image positive de lui conforme à ses fonctions de reporter : celle d'un journaliste soucieux de ses contemporains qu'il observe au plus près, et qui n'hésite pas à partager avec eux les sensations et émotions qui l'ont animé pendant son voyage ou son enquête. Kessel construit ainsi son « *ethos* discursif » sur l'autorité préalable dont il bénéficie en tant qu'ancien aviateur lui-même et journaliste mais également à travers la franchise dont il

⁵⁰ Joseph Kessel, *Romans et récits*, vol. I, *op. cit.*, p. 1263.

⁵¹ Ruth Amossy, *L'Argumentation dans le discours*, Paris, Armand Colin, « Collection U », 2021, p.71.

fait preuve en prévenant ses lecteurs qu'il va mettre sur le devant de la scène des personnages humbles qui ne recherchent pas les feux de la rampe. Il assume par là même la sanction qu'il mérite : « Il [Daurat] m'en voudra d'avoir écrit son nom » (VdS, p. 18) ou encore, dès les premières pages de *Mermoz* consacrée à la mère de l'aviateur (qui lui a confié toutes les lettres qu'elle a reçues de son fils) : « Il m'est impossible de ne point placer cette image au seuil de ce livre. Je sais qu'elle m'en fera grief » (M, p. 14). Et tout de suite de préciser : « Je le devais. » (M, p. 14) Le verbe « devoir » inscrit son action dans une perspective morale ; il montre combien cette femme, cette mère, est une figure aimante essentielle dans la vie de Mermoz. Ce verbe exprime également à quel point Kessel lui est redevable de la confiance qu'elle place en lui au moment où elle lui confie toutes les lettres que Mermoz lui a adressées (et que l'on sait être nombreuses puisqu'il lui écrivait chaque semaine). Kessel passe donc outre la demande de ses interlocuteurs de rester dans l'anonymat mais il le fait avec un grand respect, recherchant pour eux, si ce n'est une renommée dont ils ne veulent pas forcément, une reconnaissance.

En parallèle, il assoit la légitimité de sa démarche. Même dans un récit fictif comme *L'Équipage*, Kessel met à l'honneur le capitaine Thélis Vachon, un as de la Grande Guerre pourtant oublié rapidement, comme le souligne Jacques Mortane dans un article publié en décembre 1918 : « Et ce grand caractère ne fut jamais cité au communiqué. Il aurait disparu dans une gloire obscure si, nous n'avions pas rendu un juste hommage, bien faible hélas ! à tant d'héroïsme⁵² ». Cinq ans plus tard, Kessel rejoint Jacques Mortane dans son souci de célébrer ce « commandant d'escadrille d'élite, entraînant magnifiquement ses pilotes et ses observateurs par les beaux exemples de courage et d'allant qu'il leur donne chaque jour⁵³ » : les trois pages élogieuses de l'article de 1918 deviennent un roman écrit en trois semaines pendant l'été 1923, faisant connaître à la France entière la valeur inestimable du capitaine Jean-Joseph Thélis Vachon sous le seul nom de Thélis. Même la mère de celui-ci « assur[e] Joseph Kessel que ce roman serait pour elle le plus précieux souvenir de son cher enfant⁵⁴ ». Ainsi Kessel valorise-t-il, sans jamais les dénaturer, les actions et l'humanité de ces aviateurs en portant leurs voix jusqu'à la conscience des lecteurs.

⁵² Jacques Mortane, « Les héros disparus – Le capitaine Thélis Vachon », *La Guerre aérienne illustrée*, n°111, jeudi 26 décembre 1918, p. 957.

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ Propos cité dans Yves Courrière, *Joseph Kessel ou sur la piste du lion*, op. cit., p.226.

Par ailleurs, dans sa démarche de développer un « *ethos* collectif » (selon la terminologie de Dominique Maingueneau), en plus de se faire porte-voix, Kessel adopte la posture plus engagée de porte-parole des aviateurs. Il veut faire reconnaître la légitimité de leur dévouement et de leur courage sans faille et n'hésite pas à s'insurger contre la manière dont sont passés sous silence les exploits des pilotes de l'Aéropostale. Ainsi réagit-il vivement lorsqu'il apprend de la bouche même de Mermoz la manière dont, avec Collenot, il a réussi à s'échapper du « plateau des trois condors⁵⁵ » dans les Andes :

Quoi, me disais-je avec une honte infinie, je ne savais rien de cette épopée ! et je passe une partie de mon existence dans les rédactions. Et je prétends que l'aviation m'est chère. Mais combien d'autres alors ont toutes les excuses pour ignorer. Ils croient simplement que Mermoz a battu le record de distance en circuit fermé, ce qui n'émeut guère l'imagination ; qu'il a réussi une traversée de l'Atlantique après une demi-douzaine d'autres pilotes, et que, ayant manqué son retour, il a eu la chance d'être recueilli par un bateau. Et on l'oubliera très vite, si ce n'est déjà fait. (M, p. 361)

Effectivement, lorsqu'en janvier 1930, Mermoz s'embarque pour la France, il est une célébrité divinisée en Amérique du Sud. Pour autant, « quand il débarqua en France, c'était un inconnu » (M, p. 317). Kessel, dans sa biographie, comble par sa voix ce fossé entre les deux représentations de Mermoz, il repositionne l'aviateur à sa juste place en expliquant, en même temps qu'il le condamne, cet état de fait discriminant. A cette même époque, Kessel journaliste se fait en outre le porte-parole de tous les pilotes de l'Aéropostale, afin de les aider lorsque la compagnie rencontre des difficultés financières importantes :

Lorsque le groupe Bouilloux-Laffont qui contrôlait l'Aéropostale fut au bord de la faillite, Kessel ne manqua aucune occasion de célébrer dans ses articles la gloire des hommes de la Ligne : Mermoz, Saint-Ex, mais aussi les autres pilotes moins célèbres et aussi héroïques tel Guillaumet [...]. Penser que des combinaisons politiques, financières, risquaient de compromettre l'élan, la vie même de cette ligne qui portait au plus loin, au plus haut, le rayonnement du pays bouleversait l'écrivain. Pour soutenir Mermoz, Saint-Ex et la Ligne, il mit tout son poids, toute sa réputation, tout le crédit dont il jouissait auprès de ses lecteurs, dans une campagne de critiques adressées au régime incapable de soutenir financièrement les constructeurs et les pilotes français acharnés à traverser l'Atlantique Sud⁵⁶.

⁵⁵ Titre donné par Kessel au chapitre qui relate cette aventure exceptionnelle (M, p. 288).

⁵⁶ Yves Courrière, *Joseph Kessel ou sur la piste du lion, op. cit.*, p. 412.

Dans ce propos d'Yves Courrière transparait la notion d'« *ethos* préalable » (selon la terminologie de Ruth Amossy) c'est-à-dire de l'image qu'ont les interlocuteurs du locuteur avant même qu'il ne prenne la parole. Kessel peut se faire le porte-parole des aviateurs de l'Aéropostale parce qu'il jouit en France d'une image d'écrivain-journaliste reconnu grâce à ses récits littéraires et reportages antérieurs qui ont déjà su toucher les lecteurs. Grâce à sa crédibilité et à sa légitimité acquises, Kessel met donc à la fois sa réputation et son talent littéraire au service de l'éloge et du soutien de ses confrères aviateurs en même temps qu'il dénonce ouvertement l'État français dans son refus de fournir à l'aviation les moyens financiers nécessaires à l'évolution de leur activité. Cette posture polémique n'est pas nouvelle. Déjà en clôture de l'article, véritable éloge funèbre, que Kessel consacre à Émile Lécivain après sa mort, il s'en prend au gouvernement français :

Pourquoi faut-il que l'amertume se mêle à une page que je voudrais uniquement faite de ferveur ? Mais cette ferveur même [...] me fait particulièrement souffrir de la misérable avarice que nos ministres montrent trop souvent à l'égard du meilleur sang de France. C'est à peine croyable, mais le pilote Lécivain n'avait pas la Légion d'honneur. [...] On lui a marchandé quatre ans cette distinction, et je souhaite que la phrase qu'il m'a dite à mon départ sonne comme un reproche et un avertissement à l'oreille de ceux qui l'ont voulu :

« Qu'ils se dépêchent. Mon vieux, fais tout ton possible pour qu'ils se dépêchent... On ne sait jamais... ça me ferait tellement plaisir ! Et puis, c'est pour mes parents aussi, et il paraît que c'est très long à titre posthume...⁵⁷ »

Comment ne pas être touché par ces propos qui opposent la valeur et la tendresse humaines à l'ingratitude institutionnelle ? En rapportant les paroles de Lécivain et en les rendant accessibles au plus grand nombre, Kessel fait ce que l'État a refusé à l'aviateur décédé : il reconnaît officiellement (son article est publié à la une du *Journal*) son mérite de pilote et le consacre, par ses mots, digne de la Légion d'honneur.

Ainsi les voix des aviateurs s'enchaînent-elles souvent dans celle du narrateur principal. En plus de figurer dans les différents discours rapportés, elles apparaissent aussi sous d'autres formes, introduisant alors une dimension intertextuelle. En effet, comme le précise Roland Barthes : « Tout texte est un intertexte ; d'autres textes sont présents en

⁵⁷ Joseph Kessel, « La disparition de l'aviateur Lécivain – « Mimile » ou le messenger du bled », *Le Journal*, n° 13270, vendredi 15 février 1929, p.1.

lui, à des niveaux variables, sous des formes plus ou moins reconnaissables : les textes de la culture antérieure et ceux de la culture environnante⁵⁸ ». Sous la plume de Kessel, nous rencontrons effectivement de nombreuses références à des textes préexistant à la rédaction de ses œuvres ; l'auteur s'en explique lui-même : « Un homme qui a eu sa vie déformée par la lecture et le besoin d'écrire ne peut jamais rêver, hélas ! sans mêler à ses rêveries des éléments tirés de livres » (VdS, p. 176) Nous trouvons des citations directes d'écrits dont la source est explicitement mentionnée. Par exemple, dans *Vent de sable*, Kessel cite des extraits du « rapport qu'il [Mermoz] écrivit sur sa captivité », précisant « Je me borne à en transcrire quelques passages, car rien ne vaut cette ferme simplicité » (VdS, p.33). Il transmet alors au lecteur la version originale du propos de Mermoz sans le passer au prisme de sa plume. De même, dans *Mermoz*, il reproduit textuellement des extraits des lettres de l'aviateur à sa mère : « Maintenant, ma petite maman, restons seuls tous les deux, que je t'embrasse, que je te prenne encore une fois dans mes bras. Et puis, à quoi bon tant de mots, tant de phrases : Je t'aime. » (M, p.53-54). Tout l'amour filial de Mermoz s'exprime puissamment, sincèrement, naturellement, sans filtre. Dans d'autres lettres, il fait de sa mère sa confidente comme dans une missive qu'il lui adresse le 31 octobre 1929 et que Kessel retranscrit sur deux pages (M, p 313-315) ; son objectif est d'exprimer le conflit intérieur qui anime l'aviateur lorsque, éperdument amoureux de Gilberte Chazottes, il envisage de renoncer à l'aviation. Cette lettre, véritable miroir des tourments intérieurs de l'aviateur, permet à Kessel de dévoiler la passion de Mermoz pour cette belle femme en même temps qu'elle justifie le point de vue critique de Kessel sur cet épisode de la vie, concentré dans la comparaison hyperbolique « Samson avait moins sacrifié quand il donna sa chevelure » (M, p. 315). Kessel n'adhère pas au conflit cornélien de son ami et trouve exagérée sa décision de peut-être renoncer à sa brillante carrière d'aviateur par amour pour une femme. En effet, comme il l'a formulé dès le début de la biographie, Mermoz est déjà marié d'une certaine manière, depuis une panne dans le désert syrien qui a failli lui coûter la vie : « Quand, à son réveil, le même désir de reprendre l'air le visita, il dut sentir que son véritable mariage avec l'aviation était consommé. » (M, p.82). Mermoz s'est à ce moment-là engagé dans une union spirituelle qui lui a révélé qu'« il préférerait mourir du vol que de vivre sans voler » (M, p.82), propos réitéré à la fin de la biographie et placé cette fois-ci dans la bouche même du protagoniste : « Mais je ne voudrais mourir qu'en avion » (M, p. 413). Encadrant le récit de la vie de

⁵⁸ Roland Barthes, *Encyclopedia Universalis*, « Texte (théorie du) », 1973.

Mermoz, cette vérité que seule la mort pourra empêcher Mermoz de voler devient un véritable *credo* indéfectible. Une autre fois, Kessel cite un poème de Mermoz, intitulé « Cauchemar d'éther », rédigé à Juby (M, p.192-193), rappelant ainsi la sensibilité poétique qui le caractérise aussi et qui est inconnue du public.

En dehors des textes cités dont la source est clairement précisée, Kessel convoque aussi la voix d'autres personnes à travers des références à des œuvres littéraires. Dans *Vent de sable*, il mentionne ainsi « le livre de Reine et Serre⁵⁹ » (VdS, p. 81), Antoine de Saint-Exupéry et son premier livre imprimé : « Car ce rêveur, dont vient de paraître un beau livre sensible et abstrait – *Courrier Sud* – le goût de l'aventure le tient aussi fort que le plus rude de ses camarades » » (VdS, p. 72). Dans *Mermoz*, Kessel complète ce propos en rapportant comment à Juby, où les deux hommes sont en poste,

Saint Exupéry mit Mermoz dans la confidence de ses travaux nocturnes : il écrivait un livre qui aurait pour titre *Courrier Sud*. Un soir, il vint lui en lire des passages. [...] De sa voix sourde, un peu cahotante, mais qui, degré par degré, devient pathétique, incantatoire, il lit son ouvrage de débutant. [...] Dans la baraque silencieuse, celui qui sera, dans son temps, le plus grand poète de la chose ailée livre son premier message à celui qui sera le plus beau chevalier du ciel. (M, p. 194-195).

Kessel réunit avec emphase les deux personnalités marquantes de l'Aéropostale en convoquant deux figures emblématiques de la littérature médiévale et de la société courtoise : le troubadour à la voix si particulière et le preux chevalier, renforçant ainsi l'attachement réciproque et la complémentarité des deux aviateurs.

Les références littéraires peuvent également permettre à Kessel de susciter l'imaginaire des lecteurs et de les transporter dans un ailleurs exotique ; par exemple, il convoque « l'ombre de Schéhérazade et des *Mille et une nuits* » (M, p. 75) afin de révéler comment Mermoz, en poste à Palmyre, joue sa vie certains vendredis pour observer se baigner dans une source d'eau chaude proche du tombeau de la reine Zénobie, la belle épouse d'un chef bédouin. L'orientalisme de cette anecdote étonnante, comme hors du temps, imprègne le texte kesselien puis l'esprit et les sens du lecteur.

D'autres fois, ce sont des références à des lectures plus prosaïques que convoque Kessel :

⁵⁹ Intitulé *Chez les fils du désert*, ce récit relate leur captivité chez les Maures, « quatre mois de tortures par la faim, la soif, la chaleur et l'isolement », précise Kessel dans la préface qu'il rédige pour cet ouvrage.

« Son groupe s'associa aux lignes Latécoère qui prirent le nom de « Compagnie Aéropostale ». Sous cette nouvelle impulsion s'accomplit une œuvre immense en Amérique.

De cette dernière phase je ne connais que ce que peuvent apprendre les brochures de l'Aéropostale et suggérer l'imagination. » (VdS, p.22)

La parole commerciale se condense dans la ressource publicitaire mentionnée (cf. annexe 3) et permet à Kessel de passer outre un récit détaillé éloigné de l'objet de son livre (la biographie consacrée à Mermoz neuf ans plus tard palliera ce raccourci).

Enfin il arrive que l'intertexte se manifeste dans une « *allusion*, c'est-à-dire [...] un énoncé dont la pleine intelligence suppose la perception d'un rapport entre lui et un autre auquel renvoie nécessairement telle ou telle de ses inflexions⁶⁰ ». Ainsi lorsque le lecteur découvre la perception qu'a Herbillon des premiers obus qui passent à proximité de son avion piloté par Thélis, il se retrouve, non en présence d'une arme de destruction massive mais face à un spectacle végétal : « Les éclatements, loin de l'effrayer, lui plaisaient par leur éclosion imprévue, leur épanouissement régulier, et leur languissante ondulation qui en faisaient des ballonnets légers fondant en mèches grises ». Le recours à la métaphore filée de la floraison transfigure la réalité jusqu'à en proposer une image contraire, source de vie dynamique, et peut éveiller dans l'esprit du lecteur ces quelques vers de Guillaume Apollinaire qui, quelques années avant Kessel, avait déjà recouru à cette métaphore quand lui-même était soldat : « Un obus éclatant sur le front de l'armée / Un bel obus semblable aux mimosas en fleurs⁶¹ ». Par ce procédé qui crée une complicité littéraire avec le lecteur – à la condition que ce dernier repère l'allusion, sans quoi la complicité ne peut exister –, Kessel le conduit aux confins de la perception de la réalité par le personnage (alors étranger au danger imminent qui l'environne) mais également par lui-même (peut-être est-ce ce qu'il a réellement ressenti lors de sa première confrontation aérienne avec les obus). Un autre exemple d'allusion se rencontre dans le récit de la mort de Thélis, dans un cadre naturel et une luminosité solaire qui ne sont pas sans évoquer le sonnet rimbaldien « Le Dormeur du val » : au chant de la rivière (premier vers du poème de Rimbaud) répond « le chant fondu des cloches et des voix humaines » (Eq, p. 236) d'un couvent proche, à la blessure concrète « Il a deux trous rouges au côté

⁶⁰ Gérard Genette, *Palimpsestes*, Paris, Editions du Seuil, 1982, p.8.

⁶¹ Guillaume Apollinaire, *Œuvres poétiques, Poèmes à Lou*, « Si je mourais là-bas... », Paris, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, p. 392.

droit » répond la métaphore euphémistique « de son flanc gauche giclait une source tiède » (Eq, p. 235) pour évoquer la mort à l'œuvre. Et que dire du second quatrain

Un soldat jeune, bouche ouverte, tête nue
 Et la nuque baignant dans le frais cresson bleu,
 Dort ; il est étendu dans l'herbe, sous la nue,
 Pâle dans son lit vert où la lumière pleut.

si ce n'est que la voix de Kessel semble se superposer à celle de Rimbaud. Thélis est bien un jeune soldat (son âge de vingt-quatre ans est mentionné explicitement dans le second chapitre du roman), allongé paisiblement dans « l'herbe grasse de rosée », étendu « sur le dos » sous le soleil levant. Kessel rend hommage à Rimbaud en pastichant le contexte, l'atmosphère et jusqu'à l'écriture versifiée⁶² de son sonnet. Néanmoins il procède aussi comme s'il amplifiait le tableau de cette mort en imaginant les derniers instants, les derniers ressentis du soldat avant qu'il ne s'éteigne définitivement. Comme Rimbaud, Kessel montre comment la guerre anéantit la jeunesse mais il se détache du poète en élevant l'aviateur à une mort acceptée et glorieuse. La dénonciation de la guerre menée par Rimbaud devient ainsi chez Kessel célébration de la valeur humaine et militaire du soldat héroïque qui a sacrifié sa vie et sa jeunesse à la défense de sa patrie. L'écrivain revient alors aux sources littéraires antiques de la « belle mort » chantée par Homère dans *L'Iliade*.

En conséquence, Kessel dispose assurément de ce que Walter Benjamin nomme le « don de prêter l'oreille⁶³ » précisant :

L'art de raconter des histoires, c'est toujours aussi bien l'art de les re-raconter [...]. Plus celui qui écoute s'oublie lui-même, plus ce qu'il entend s'imprime profondément en lui. Quand le rythme du travail s'est emparé de lui, il prête l'oreille aux histoires d'une manière telle que le don de les raconter lui échoit aussi spontanément⁶⁴.

Kessel se révèle alors être un polyphoniste expérimenté : il compose ses œuvres à partir de voix plurielles écoutées avec curiosité et attention, qu'il combine de manière

⁶² Les deux citations « le chant fondu des cloches et des voix humaines » et « de son flanc gauche giclait une source tiède » forment chacune un alexandrin. Peut-être est-ce un choix délibéré de l'auteur afin de renforcer son pastiche en y intégrant aussi des caractéristiques de l'écriture versifiée dans son texte en prose. Un autre exemple serait la rime intérieure dans la phrase : « Et dans la tendre mort le capitaine entra vivant encore » (Eq, p. 236) qui fait écho au verbe métonymique « dort » employé à trois reprises dans le poème de Rimbaud.

⁶³ Walter Benjamin, *Le Raconteur dans Nikolai Leskov, Le voyageur enchanté*, Paris, Editions Payot & Rivages, « Rivages poche Petite bibliothèque », trad. du *Raconteur* par Maël Renouard, 2011, p. 23.

⁶⁴ *Ibid.*

harmonieuse à la sienne selon différents procédés narratifs. Semblant s'éloigner le moins possible de la parole de ses interlocuteurs, il la remanie cependant par le filtre de sa mémoire, l'imprégnation de ses lectures personnelles et la démarche de création littéraire qui anime sa plume. Cependant, dans tous les cas, il accrédite la voix des aviateurs, il légitime le regard qu'il porte sur eux et confère à ses récits un pouvoir d'agir sur les lecteurs dont atteste le succès de chacun des trois récits étudiés.

3. La « symphonie héroïque⁶⁵ » des pionniers de l'aviation

La pluralité des voix permet également à Kessel de se positionner en chef d'orchestre. En filant cette métaphore, il est possible d'affirmer qu'en tant que tel, il connaît parfaitement sa partition (l'univers des pionniers de l'aviation) dont il propose sa propre interprétation, bat la mesure, détermine quel(s) instrument(s) (quelle(s) voix) entre(nt) en action, à quel moment. Maîtrisant chaque partition individuelle (les témoignages des aviateurs), il les anime, les individualise ou les synchronise selon l'effet recherché, créant ainsi une composition harmonieuse, une symphonie. Il existe par ailleurs une convergence des témoignages rapportés qui suppose une sélection préliminaire de la part de l'écrivain de dire ou de taire tel propos dans un souci de concordance au sein d'une même œuvre ou d'une œuvre à l'autre. Si Kessel confère à chacune de ses œuvres sa propre autonomie, il tisse de nombreux liens entre elles par le rappel d'événements, de figures remarquables, de sentiments. Son regard se démultiplie alors au fil de ses récits dans la mesure où d'un seul événement ou d'un seul portrait, Kessel conçoit plusieurs versions, toutes convergentes et pourtant différentes. Prenons l'exemple du capitaine Jean-Joseph Thélis Vachon sous les ordres duquel Kessel a volé. Pendant la Grande Guerre, il est l'âme et le cœur de l'escadrille S.39 et c'est en tant que tel que Kessel le présente sous les traits du capitaine Thélis dans *L'Équipage* puis le mentionne dans *Vent de sable* à travers l'allusion à « Thélis, mon radieux capitaine » (VdS, p.55). Dans l'introduction que Kessel rédige à *Dame de Californie* (1928), il reprend ce même portrait émouvant, profondément admiratif et reconnaissant de Thélis Vachon : « notre capitaine Thélis Vachon, le plus charmant, le plus courageux et le plus aimé des chefs » sans lequel il ne serait pas parti en Russie, au regard « toujours mêlé de

⁶⁵ Expression empruntée à l'univers musical en référence à la Symphonie n°3 de Beethoven.

raillerie et de tendresse ». Ou encore au sujet de sa mort : « Rien ne vaudra ce souvenir que vous, chef de vingt-quatre ans, avez laissé à de plus jeunes encore. Ni cette image de vous, si pure, qu'ils porteront comme une lumière intacte, toute leur vie, au fond de leurs âmes obscurcies par l'âge et des soucis moins propres ». Il existe une indéniable constance dans la manière de peindre celui qui fut son mentor en aviation et en amitié. Chaque propos trouve un écho d'une œuvre à l'autre, écho tantôt condensé tantôt amplifié, tantôt répété que ce soit pour une figure de premier plan comme celle de Thélis, ou de second plan comme celle de Pierre Carretier, le pilote avec lequel Kessel faisait équipage à l'escadrille S.39 et qu'il présente ainsi dans *Mermoz* au moment où il le retrouve en 1932 :

Incrédule, j'écoutais cette sonore voix rocailleuse et toulousaine, je regardais ce bon et loyal visage, cette cicatrice à la joue. Était-ce possible?... La 39... L'escadrille des lapins... La Champagne... Les tranchées allemandes... Les obus qui éclataient autour de notre avion... Mon premier pilote dans le ciel ennemi... C'était lui... Carretier. Carretier réformé deux fois, rengagé deux fois et qui avait abattu 4 avions allemands. (M, p. 383).

En 1923, c'est sous les traits du personnage fictif Deschamps que le lecteur rencontre pour la première fois Pierre Carretier :

le paysan Deschamps, engagé dans l'infanterie, réformé pour blessures, engagé dans l'aviation, réformé une seconde fois après un capotage dans la brume du soir qui lui avait brisé les côtes, arraché un pouce, déformé le visage, engagé encore et qui, depuis, avait abattu trois avions. (Eq, p.79)

Ainsi Kessel crée un réseau d'échos d'une œuvre à l'autre, contribuant ainsi à développer et à enraciner la figure de ces pionniers dans l'esprit de ses lecteurs. En outre, il se comporte en véritable raconteur au sens que lui confère Walter Benjamin : « Le raconteur tire ce qu'il raconte de l'expérience, la sienne propre ou celle qu'on lui rapporte. Et il fait en sorte, à son tour, que ce qu'il raconte prenne part à l'expérience de ceux qui écoutent son histoire⁶⁶ ». Empêchant l'oubli et l'indifférence face aux exploits des pionniers de la Ligne que Kessel anticipe à la fin de *Vent de sable*, il engendre une forme d'intemporalité et va jusqu'à définir lui-même leurs aventures réelles fondatrices d'« histoires belles et pures comme des contes de fée virils⁶⁷ ». Le champ lexical de ce genre littéraire est d'ailleurs présent dans les récits kesseliens dès lors que s'exerce la

⁶⁶ Walter Benjamin, *Le Raconteur*, op.cit., p.18.

⁶⁷ Joseph Kessel, « "Comme c'est rapide, commode, facile !" Ainsi parle-t-on aujourd'hui de Casa-Dakar, la route héroïque », *Paris-Soir*, lundi 22 juin 1936, p. 5.

faculté de l'auteur à métamorphoser les paysages, les événements, les avions, les hommes, en des entités légendaires, prodigieuses : « la queue de l'avion dressée au-dessus de la tête du jeune homme semblait celle d'un poisson fabuleux » (Eq, p. 241), « Cette féerie sonore m'absorba » (VdS, p. 135), « Elle se termina d'une façon féérique » (VdS, p. 178), « Jusqu'à l'aube, nous fûmes ensorcelés par la plage obscure, étoilée et magique » (VdS, p. 179). Le réel est ainsi revisité grâce au filtre du merveilleux et à l'écriture imagée de Kessel qui fait rêver encore plus le lecteur. Aujourd'hui, celui-ci peut d'ailleurs lire ces trois récits kesseliens comme des contes qui commenceraient par « Il était une fois, d'Europe en Afrique puis en Amérique, des hommes volants extraordinaires qui ouvrirent de nouvelles routes à travers le ciel pour mieux relier les Hommes entre eux. Ils s'appelaient Thélis, Lécivain, Mermoz, Guillaumet, Saint Exupéry, Gourp, Érable, Pintado, Collenot, Toto... Véritables chevaliers, ils n'en étaient pas pour autant tous des princes charmants mais tous étaient toujours prêts à vivre de merveilleuses aventures. En voici quelques-unes ». En lisant ces trois œuvres aujourd'hui, l'objectif est bien, en plus de s'informer sur les exploits de ces pionniers de l'aviation et de voyager dangereusement par procuration de continent en continent, de décennie en décennie, de rêver, de se frotter à l'impossible, de trembler de peur, de se réjouir des épreuves surmontées avec une force physique quasi surhumaine et/ou grâce à un talent professionnel exceptionnel. Pour illustrer cette idée, il est difficile de sélectionner un passage spécifique parmi tous ceux qui pourraient convenir : retenons comme exemples le « combat désespéré que livrait l'avion. L'avion et Mimile » (VdS, p. 146) contre une redoutable tempête de sable qui valut à Kessel la plus grande peur de sa vie, celui d'Herbillon et de Claude qui, après avoir combattu farouchement des avions ennemis, poursuivent seuls leur mission (« photographier les ponts de la Marne ») ce qui leur vaut cette parole de leur capitaine Thélis : « "Je ne sais pas si j'aurais risqué la chose". Les deux hommes sentirent qu'aucune récompense ne vaudrait pour eux cette parole » (Eq, p. 233). La manière dont Kessel transfigure leur exploit aérien par la reconnaissance humaine de leur chef, supérieure à une possible gratification militaire, renforce davantage le caractère extraordinaire de celui-ci. Quant à Mermoz, le voici tantôt « cavalier ruisselant de la nuit » (M, p. 242) tantôt figure herculéenne accomplissant un exploit surhumain alors que son avion tombe en panne et qu'il le pose *in extremis* au sommet d'une montagne mais dont la pente empêche l'arrêt de l'appareil :

Alors Mermoz lâcha les commandes, prit appui sur le rebord de la carlingue, la quitta en voltige, toucha à peine le sol, dépassa d'un autre bond d'acrobate et d'athlète le

nez de l'appareil et, arc-bouté dans une convulsion de tous ses muscles, cale de son dos une roue de l'avion.

Dans sa chair, dans son torse et ses jambes de lutteur, Mermoz épuisa la force d'inertie de la machine, équilibra ses soubresauts et la tint immobile.

Le comte de La Vaulx et Collenot, sortant de la cabine des passagers, eurent cette incroyable vision : [...] l'avion et Mermoz formaient un seul être, un groupe fabuleux, qui tenait, comme au temps de l'Olympe, du monstre et de la divinité. (M, p.292).

La référence mythologique met en lumière la dangerosité des aventures vécues qui poussent les aviateurs à dépasser les limites humaines et techniques auxquelles ils sont confrontés. Kessel écrit d'ailleurs au sujet de Mermoz :

Mermoz était Mermoz. Il ne croyait pas à l'impossible, ou plutôt avant de l'admettre, il épuisait tous les risques et allait jusqu'à une zone où personne que lui ne se fût aventuré. [...] Cela formait, avec une ténacité inhumaine, ce qu'on a appelé son génie. (M, p. 295)

En présence de tels exploits, comment s'étonner que ces aviateurs acquièrent le statut de divinités auprès de la population voire de leurs pairs ? Lui-même les transfigure de manière poétique, comme lorsqu'il mentionne au sujet de Mermoz : « Ce n'était pas un homme ni un pilote comme les autres. Il portait sur lui le reflet des éléments, de l'espace. Il semblait oint par l'huile et poudré par le pollen du monde » (M, p. 359) ou encore la gradation ternaire laudative « ce vainqueur, ce conquérant, cette apparition mythologique » (M, p. 359). Kessel sanctifie l'aviateur, lui confère une universalité et une immatérialité divines. Mermoz, par les exploits accomplis, fusionne alors le passé et le présent tout en initiant l'image de lui qui est passée à la postérité : celle d'un homme remarquable, d'un aviateur exceptionnel, véritable Prométhée (dans sa démarche créatrice) de l'aviation.

Toutefois s'il auréole volontiers certains aviateurs en particulier, Kessel les relie toujours au groupe d'aviateurs auquel ils appartiennent, véritable « confrérie d'aventure et d'honneur⁶⁸ ». Le goût de l'aventure anime et unit assurément ces pionniers de l'aviation qui pourraient prononcer, à la suite du personnage gidien Bernard Profitendieu : « Quel beau mot : l'aventure ! Ce qui doit advenir. Tout le surprenant qui m'attend⁶⁹ ». Cette conception de l'aventure, ancrée dans le présent et tournée vers l'avenir, amène Kessel à s'inscrire dans le sillage de Jacques Rivière qui associe à l'aventure « l'émotion

⁶⁸ Gilles Heuré dans Joseph Kessel, *Reportages, Romans*, Quarto Gallimard, 2010, p. 582.

⁶⁹ André Gide, *Les Faux-monnayeurs*, Paris, Gallimard, 1925, « Folio », 1989, p.59.

[...] d'attendre quelque chose, de ne pas tout savoir encore, [...] d'être amené aussi près que possible sur le bord de ce qui n'existe pas encore »⁷⁰, sollicitant par là même la puissance créatrice de l'imagination des lecteurs. Les aviateurs s'élancent en effet dans le ciel à bord d'appareils souvent vétustes ; en témoigne Didier Daurat lorsqu'il évoque les débuts de la liaison aérienne entre Toulouse et le Maroc : « Nous n'avions que des moyens de fortune, de vieux appareils de guerre, des moteurs qui marchaient au hasard, de mauvais terrains, pas d'accord avec l'Espagne. Il fallait de vrais aventuriers » (VdS, p.20) c'est-à-dire des hommes prêts à tout : à faire face aux pannes subites, aux conditions météorologiques imprévisibles, aux attaques des redoutables guerriers maures, à la mort (celle de leurs compagnons comme la leur) mais aussi aux réticences des hommes politiques à les accompagner dans leur ouvrage de « défrichage aérien ». Le risque, omniprésent, n'est jamais un frein. Au contraire il se mue en source de motivation quand ce n'est pas de défi. Ainsi lorsque Mermoz tente la première traversée de l'Amérique du Sud d'ouest en est avec un Laté 25 qui ne peut techniquement pas dépasser les 4200 mètres d'altitude, il décide d'utiliser les courants ascendants afin d'atteindre les 4500 mètres d'altitude nécessaires pour franchir les sommets profilés « comme une muraille surmontée de tessons de verre étincelants » (M, p.295). Kessel dévoile progressivement les péripéties rencontrées, ralentit le rythme de la narration pour immerger le lecteur dans la prise de décision extraordinaire du pilote, conduit son personnage réjoui au-delà de la muraille rocheuse avant de le faire se poser en catastrophe dans un environnement hostile où tout secours extérieur est exclu. Cette narration trépidante que l'on retrouve aussi bien dans *L'Équipage* que dans *Vent de sable* et *Mermoz* est digne des romans d'aventures (dont Kessel est un fervent lecteur) ; comme le souligne Jacques Rivière, « l'aventure, c'est la forme de l'œuvre plus que sa matière. [...] Elle doit comprendre, en même temps que notre attente et notre accueil de l'imprévu dans les choses, l'émerveillement que nous donnent les âmes⁷¹ ». Le lecteur emporté dans un récit d'aventures y retrouve les caractéristiques principales à savoir le récit de voyages géographiques qui permet pour le lecteur la découverte de contrées lointaines, un enchaînement rapide de péripéties avec des rebondissements et des dangers multiples, un rythme alerte, un ton alternant entre légèreté et gravité, des personnages héroïques aussi bien dans leurs actions que dans les valeurs qu'ils défendent et incarnent face à de redoutables adversaires. Serge Linkès rapporte à ce sujet le propos suivant de Kessel :

⁷⁰ Jacques Rivière, « Le Roman d'aventure », *La Nouvelle Revue Française*, n° 55, 1^{er} Juillet 1913, p. 71.

⁷¹ *Ibid.*, p.67.

Il me semble que, par Alexandre Dumas, certaines valeurs humaines ont été pour moi nommées, éclairées, exaltées. Et l'ensemble de ces valeurs m'apparaît toujours comme essentiel. Quant à moi, elles sont chaleur et force de joie, qu'il s'agisse de l'amitié, d'un certain sens du courage, du goût de l'aventure (et qu'elle soit empanachée ne gêne rien), de la vertu de la parole donnée, de la générosité enfin, de celle du cœur qui ouvre la porte à toutes les autres⁷².

Les épreuves traversées, ensemble ou séparément, ne prennent leur pleine valeur que dans cette alchimie des valeurs partagées qui les fédèrent :

Chacun d'eux connaissait les hauts faits de ses compagnons et les dangers qu'ils avaient courus. Ils les racontaient, l'un à propos de l'autre, avec ce magnifique souci de ne pas absorber à son profit une part du mérite de son camarade. » (VdS, p.66)

De l'aventure vécue par l'un à l'aventure racontée par tous, il n'y a qu'un pas, chaleureux et fraternel, que Kessel franchit, s'inscrivant ainsi dans leur lignée. En diffusant sous forme de reportages et/ou de livres leurs aventures, il les fait connaître à un large public, les inscrit dans la mémoire collective et révèle à quel point le terme de « héros » n'est pas exagéré pour désigner les aviateurs, quand bien même lui-même l'emploie peu, respectant le point de vue de « ces hommes [qui] faisaient de l'héroïsme sans le remarquer, et en série » (M, p. 202).

Afin d'élever les pionniers de l'aviation au statut de héros, Kessel brasse différentes traditions littéraires. L'une d'elles est celle de l'épopée, avec ses « chefs de guerre » à l'instar de Didier Daurat qui « avait, pendant la guerre, commandé une escadrille avec sang-froid et puissance. Il avait su ce qu'on peut tirer de l'être humain devant le péril et par quelles méthodes, en exaltant son efficacité, on l'amène à s'oublier soi-même » (M, p. 123) ou encore du capitaine Thélis qui « seul [...] réussissait par son exemple à maintenir parmi ses hommes surmenés et que la fin des camarades avait chargés de lourds pressentiments une bonne humeur fiévreuse » (Eq, p. 233). Kessel les présente comme des meneurs d'hommes à la force de caractère supérieure qui entraînent à leur suite leurs soldats à la manière des figures antiques d'Ulysse, roi d'Ithaque, ou d'Agamemnon qui mena les Achéens jusqu'à Troie et que Homère chante dans *L'Illiade*. Depuis l'Antiquité, le mot « héros » peut aussi signifier « demi-dieu » ; cette expression est employée par Kessel pour désigner Mermoz du point de vue des Indiens d'Amérique qui l'identifient ainsi parce qu'il a réchappé à la Cordillère et « que la Cordillère ne

⁷² Serge Linkès, *Dans l'atelier de Joseph Kessel*, Paris, Hermann Editeurs, 2022, p.107.

rendait jamais ceux qu'elle avait pris » (M, p. 304) : il a ainsi accompli une action surhumaine l'élevant au rang d'« être surnaturel » (M, p. 304).

Sous la plume de Kessel, les aviateurs se révèlent également héroïques en tant qu'individus qui, comme dans les chansons de geste, se démarquent au cours de combats qu'ils accomplissent dans le domaine des armes. Tous les aviateurs mentionnés dans les trois œuvres étudiées qui ont participé à la Première Guerre mondiale, tous ceux qui ont eu à combattre les R'Guibat dans le désert marocain lorsqu'ils y tombaient en panne, s'inscrivent dans cette représentation d'aviateurs d'élite, maîtres de leurs avions comme d'eux-mêmes. Dumesnil, sous la plume de Kessel, en témoigne lorsqu'il rapporte comment il a sauvé *in extremis* son compagnon Riguelle tombé en panne sur une plage entourée de falaises, avec des guerriers maures à proximité :

« Quand on joue sa vie à pile ou face, et au coup d'œil, ça donne aux nerfs une sacrée précision. J'atterris aussi bref que je pus pour laisser à la course de l'avion, lorsqu'il décollerait le plus d'espace. Riguelle était déjà prêt de mon appareil. Il s'incrustait au fuselage, sautait dans la carlingue. Nous entendions les cris des Maures.

À peine posé, l'avion roula, dansa sur les buttes de sable. Je lui fis lever la queue en quelques mètres, je tirai sur le manche. Il prit l'air, monta, mais la falaise montait encore plus vite. [...] Impossible de virer. Il fallait passer au-dessus ou la heurter, plein moteur. Je tirais toujours désespérément sur le manche, au risque de nous mettre en perte de vitesse, mais aurais-je le temps de gravir les quelques mètres nécessaires ? » (VdS, p. 78-79)

Kessel héroïse Dumesnil, sauveur de Riguelle, en dramatisant cette scène par l'enchaînement dynamique des actions du pilote confronté à deux dangers imminents et simultanés : les guerriers maures et la falaise qui semble lancée dans une course effrénée contre lui, bien décidée à ne pas se laisser dépasser. Les choix de pilotage opérés par Dumesnil le conduisent alors à réaliser un véritable acte de bravoure fondé sur sa détermination sans faille.

Par ailleurs, le héros ne brille pas seulement pour ses ressources physiques, mentales et/ou guerrières mais parce qu'il se révèle « digne de l'estime publique, par son génie, sa force d'âme, etc.⁷³ ». Là encore, cette approche concorde avec nos aviateurs dont les exploits sont rapportés dans la presse. Lorsque Kessel publie, en amont de la parution de *Vent de Sable* et *Mermoz*, ses reportages « Les Courriers du bled » en 1929 et

⁷³ Alain Rey (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, vol. A-L, Paris, Dictionnaires Le Robert, 1992, p. 957.

« Un homme, une épopée, Mermoz » en 1938, il diffuse à l'échelle nationale les exploits des aviateurs de l'Aéropostale. Grâce aux nombreux détails apportés qui contribuent à asseoir la véracité des faits rapportés, il favorise l'admiration et un jugement positif des lecteurs à l'égard des aviateurs dont les exploits ne sont pas ponctuels mais chroniques. Ainsi Mermoz est-il un pilote qui « sait passer à travers n'importe quoi, sur n'importe quoi » (M, p. 202). Accompagné d'Élisée Négrin, il est le premier à rallier sans escale Toulouse à Saint-Louis-du-Sénégal en octobre 1927. Le 1^{er} mars 1928, il ouvre la ligne Argentine/France, la « plus longue du globe » (M, p. 244). En avril 1928, il effectue le premier vol de nuit en ralliant Buenos Aires à Rio de Janeiro en moins de quatorze heures. Il est également le premier à joindre Santiago du Chili et Buenos Aires en traversant la Cordillère des Andes. Ensuite il ouvre la ligne Buenos Aires / Asuncion, puis celle vers la Patagonie. En 1930, il « bat le record du monde de durée et de distance en hydravion » (M, p. 326) en parcourant quelque 4300 kilomètres en trente heures et vingt-cinq minutes puis rallie le Sénégal au Brésil avec l'hydravion *Le Comte de la Vaulx*, remportant « le record du monde d'hydravion pour la distance en ligne droite. Ce vol d'expérimentation postale battait, par la rapidité, les traversées précédentes de l'Atlantique » (M, p.343). L'énumération des hauts faits de Mermoz secondé par ses camarades fait souvent la une des journaux, photographié à l'appui, comme c'est le cas pour le numéro 161 de *Voilà* (cf. annexe 4), « l'hebdomadaire du reportage » lancé par l'éditeur Gaston Gallimard en 1931 et dirigé dans un premier temps par Joseph Kessel et son frère Georges. Dans ce numéro du 21 avril 1934, Mermoz photographié en contre-plongée devant le nez d'un avion représente les « héros populaires » autrement dit ses camarades aviateurs, figures proches et appréciées de la population sur laquelle ils produisent une forte impression.

La littérature, le cinéma puis la télévision s'emparent alors de ces personnalités à la fois simples et exceptionnelles, et en font les protagonistes de leurs œuvres, les rattachant alors à un autre sens du mot « héros » : celui de personnage principal d'une histoire. Dès 1928, le roman kesselien *L'Équipage* est adapté en film muet par Maurice Tourneur puis en film parlant en 1935 par Anatole Litvak. La vie de Mermoz est adaptée pour le cinéma par Louis Cuny qui bénéficie des conseils de Max Delty, l'un des plus vieux amis de Mermoz. Le film intitulé, comme la biographie de Kessel, *Mermoz*, sort en salle en novembre 1943. En 1949, Henri Decoin, ancien aviateur, réalise le film *Au grand balcon*, avec pour scénariste Joseph Kessel. Le titre fait référence à « une modeste pension de famille tenue par trois vieilles dames » (M, p. 130) où les pilotes en poste à

Toulouse sont logés, nourris, formant « une grande famille turbulente, vivante, vagabonde » (M, p. 130). Le spectateur découvre ainsi comment l’Aéropostale a été créée en plongeant dans une ambiance fraternelle et héroïque. Plus tard, en 1981, une série télévisée de six épisodes intitulée *L’Aéropostale, courrier du ciel* réalisée par Gilles Grangier est diffusée sur FR3 ; elle raconte l’histoire de la ligne, de sa fondation par Latécoère en 1919 jusqu’aux exploits de ses pilotes en Amérique du Sud. En 1996, c’est l’histoire d’Henri Guillaumet qui est à l’honneur dans le moyen métrage *Les Ailes du courage* tourné pour la première fois en trois dimensions et réalisé par Jean-Jacques Annaud. Les pionniers de l’aviation traversent ainsi les décennies : leurs aventures collectives restent singulières, vectrices de valeurs nobles en même temps que de rêves et d’émotions. Les artistes s’emparent de leur légende pour en proposer leur version intime, contribuant ainsi à entretenir l’estime du public à l’égard de ses fervents chevaliers du ciel. En 2020, dans la bande dessinée *L’Arabe du futur 5*, Riad Sattouf met encore en avant leur épopée à travers les paroles de son grand-père qui célèbre le modèle viril à suivre face à son petit-fils, jeune adolescent aspirant dessinateur :

Saint-Exupéry, Guillaumet et le grand Mermoz ! MES HEROS !

Des pilotes intrépides qui traversaient le désert à bord de vieux coucous pour livrer du courrier...

Les avions tombaient en panne tout le temps à cette époque...

C’est des gars qui n’abandonnaient JAMAIS ! un très bon exemple !⁷⁴

Riad Sattouf montre aussi à quel point une figure légendaire comme l’était Mermoz de son vivant reste accessible. Son grand-père adolescent a croisé par hasard la route de l’aviateur et Mermoz lui a offert une cigarette : « Il a allumé mon clope et il est parti. J’ai fumé 20 ans, après cette première cigarette !⁷⁵ ». Cet attachement du grand-père à l’aviateur se retrouve chez son petit-fils dont l’un des livres préférés n’est autre que *Mes Vols* de Mermoz⁷⁶. Héroïsme, spontanéité et humanité sont indissociables chez les aviateurs. Ces valeurs, en plus des exploits accomplis, élèvent alors leur parcours au statut d’épopée. En effet Kessel glorifie leurs hauts faits dans des récits où domine une tension dramatique permanente lors des scènes de combat (contre des ennemis humains,

⁷⁴ Riad Sattouf, *L’Arabe du futur 5*, Paris, Allary Editions, 2020, p. 111. Chaque phrase retranscrite correspond à une bulle dans le texte original.

⁷⁵ *Ibid.*, p. 112.

⁷⁶ Interview de Riad Sattouf pour le journal *Le Temps*, 23 novembre 2018, en ligne : <https://www.letemps.ch/culture/livres/riad-sattouf-detre-syrien-francais-suis-dessinateur> consulté le 15 février 2024.

météorologiques, géographiques ou techniques) où la mort, lorsqu'elle survient, devient une noble et digne récompense. Êtres supérieurs et en même temps profondément humains (les aviateurs ne sont pas exempts de défauts), ils incarnent un idéal collectif d'abord ancré dans leur époque puis développé dans l'esprit des générations suivantes.

Si aujourd'hui, certains noms d'aviateurs (Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet) restent très connus parce que rattachés à des événements ou des œuvres littéraires uniques et marquantes, d'autres comme ceux de Reine, Serre, Lécivain, Vachet, Rozès ne sont plus fameux que pour les experts ou les passionnés d'aviation. Pour autant, ils continuent de rayonner dans les œuvres artistiques⁷⁷ dont les récits de Kessel qui, lorsqu'il raconte leurs aventures, ne les estime jamais comme inférieurs à leurs illustres compagnons mais plutôt comme appartenant tous à une famille d'illustre descendance, celle des premiers navigateurs explorateurs, honorés dans la phrase finale de *Vent de sable* : « Ceux qui mirent les premières voiles sur des coques creuses n'avaient pas plus de cœur ni d'audace » (VdS, p. 181). Tous les points de vue développés par et sur les pionniers de l'aviation se rejoignent dans ces deux termes : le « cœur », siège du courage et de la passion, et l'« audace », cette qualité de l'âme nécessaire pour accomplir des actions difficiles, prendre des risques conséquents face à l'inconnu, au danger voire à l'impossible. Le vieil adage « la fortune sourit aux audacieux » trouve dans leur détermination mystique une illustration majestueuse.

⁷⁷ Par exemple, dans la série de sept bandes dessinées *L'Aéropostale - Des pilotes de légende*, le tome 3 de Dumas, Bec et Saïto est consacré en 2014 à Paul Vachet et le tome 6 de Faïna, Bec et Salvatori en 2018 à Henri Rozès (publication aux éditions du Soleil).

III. De l'héroïsation des autres à l'écriture de soi : Kessel se révèle l'un de ces pionniers

Il y avait entre nous [Kessel et Mermoz] quelques points d'entente immédiate, sûre, incorruptible. J'aimais l'aviation. J'étais venu à la vie d'homme avec elle. J'avais écrit deux ouvrages sur les hommes de l'air, ceux de la guerre et ceux de la paix. À travers mon métier de romancier et de journaliste, à travers mille distractions, je continuais de chérir le bruit des moteurs et des hélices autant que treize ans auparavant lorsque j'étais arrivé en escadrille. J'avais aussi le goût et le sens de l'amitié, de la puissance physique, le besoin vital de croire à la beauté de la terre, à la bonté des hommes, des élans vers l'absolu, et un certain penchant à l'anxiété. (M, p. 360)

En racontant l'expérience vécue par les pionniers de l'aviation militaire et civile, Kessel révèle en parallèle une part de lui-même aux lecteurs : son attachement profond à l'aviation et aux amis qu'il s'y est fait. Il partage avec eux plusieurs pages de leur histoire, en tant que participant actif ou témoin, baigne dans leur univers viril, familial, chaleureux, qui s'est imprégné en lui depuis la Première Guerre mondiale. Il s'implique alors personnellement dans les récits qu'il rédige à leur sujet, inscrit son propre vécu dans celui de ses compagnons de vol, adoptant en ce sens une démarche en partie autobiographique. Comment fait-il acte de création littéraire en mêlant ses propres souvenirs et confessions à des récits d'aventures modernes ? Comment contribue-t-il à asseoir la renommée des pionniers de l'aviation en même temps que la sienne en tant qu'écrivain et journaliste ?

1. *L'Équipage Vent de sable, Mermoz* : des récits miroirs de leur auteur.

Dans la préface de son recueil *Les Contemplations*, Victor Hugo s'adresse aux lecteurs en ces termes : « Quand je vous parle de moi, je vous parle de vous⁷⁸ ». Dans le cas de Kessel, nous pourrions adapter ce propos de la manière suivante : « Quand je vous parle d'eux [des aviateurs], je vous parle de moi. » En effet, dès 1923, *L'Équipage* peut être lu comme un récit rétrospectif romancé de son expérience militaire d'observateur. Ce roman présente alors une dimension autofictionnelle telle que l'entend Serge Doubrovsky dans la volonté de l'écrivain « d'essayer de rattraper, de recréer, de refaçonner dans un texte, dans une écriture, des expériences vécues de sa propre vie qui ne sont en aucune

⁷⁸ Victor Hugo, *Les Contemplations*, Paris, Le Livre de poche, 1985, p. 14.

manière une reproduction, une photographie. C'est littéralement et littérairement une réinvention⁷⁹ ». Il s'agit donc pour Kessel de s'inspirer de son vécu, de le fictionnaliser et non d'en proposer une représentation parfaitement identique. Dans cette optique, nous remarquons d'abord que le cadre spatio-temporel est identique. L'intrigue se déroule pendant la Première Guerre mondiale à l'escadrille S.39 basée à Jonchery, dénominations qu'il conserve intacte dans son roman, tout comme l'emblème de l'escadrille : le lapin blanc (cf. annexe 5) : « À la gare de Jonchery l'attendait la voiture marquée du lapin blanc, totem de l'escadrille » (Eq, p. 145). Les personnages rencontrés sont pour la plupart des jumeaux d'encre et de papier des personnes réelles côtoyées par Kessel : le pilote Pierre Carretier devenu Deschamps porte la même « balafre lie-de-vin qui montait [de la bouche] jusqu'à l'oreille » (Eq, p. 73), le capitaine Thélis Vachon comme le capitaine Gabriel Thélis du roman se caractérise par « un torse mince, un cou étroit. La finesse élancée de ce corps répondait à celle du visage net, aux yeux étirés et ardents, au nez droit, à la moustache légère qui s'arrêtait aux commissures des lèvres » (Eq, p. 64), le capitaine Jacques Victor Raiga, chef des observateurs, devient le lieutenant Marbot, et le « toubib » est inspiré d'un médecin pilote nommé Gautier. Quant à Kessel lui-même, il se représente en partie sous les traits de l'aspirant Jean Herbillon qui quitte sa famille et son jeune frère et partage avec lui, sa stature physique, son esprit de camaraderie, son statut d'observateur, ses combats aériens, sa promotion au grade de sous-lieutenant, l'obtention de la Croix de guerre. Kessel inscrit ainsi son roman dans son expérience de soldat, transcrivant son expérience directe de la guerre. Il n'omet pas l'importance du respect de la hiérarchie quand bien même celle-ci donne des ordres aux antipodes de la réalité du terrain. Ainsi en va-t-il lorsque Thélis reçoit l'ordre d'aller survoler les positions ennemies alors qu'un épais brouillard enveloppe le ciel. Malgré de vaines protestations, le capitaine se plie aux ordres et envoie Neuville et Berthier effectuer le repérage ; ce dernier est tué pendant ce vol. Kessel retient les événements qui l'ont profondément marqué, il s'implique émotionnellement dans le témoignage romancé de cet épisode guerrier de sa vie où les moments de détente sont rares et précieux. Ils occupent donc une place légitime dans les souvenirs de Kessel qui rapporte comment il est formé au quadrille de l'escadrille, comment les aviateurs vont boire, jouer et fréquenter les filles dans les bars quand ils bénéficient d'une permission. Il indique également être tout à fait conscient des privilèges dont il dispose en tant qu'aviateur, comme dans cet épisode où Herbillon

⁷⁹ Serge Doubrovsky, « Les points sur les i » dans Jean-Louis Jeannelle et Catherine Viollet (dir.), *Genèse et autofiction*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, « Au cœur des textes », n°6, 2007, p.53-55.

se retrouve en voiture avec Thélis pour aller prendre connaissance de l'installation d'un nouveau canon :

Thélis freinait furieusement. [...]

Les soldats passaient lentement. Leurs souliers difformes se posaient avec peine sur la terre dure. Le chargement pliait les dos. Toutes les faces, si disparates fussent-elles, portaient la même empreinte, on eût dit le même maquillage atroce et fraternel. Parmi la barbe qui rongeaient la peau, les mêmes yeux s'ouvraient, immenses.

Et il parut à Herbillon que ces yeux touchaient d'une haine jalouse leur automobile, leurs fourrures, leurs visages nets, bien nourris et tranquilles. Il songea brusquement au repas dont il sortait, au champagne... » (Eq, p. 157).

Le portrait des soldats d'infanterie, ployant autant sous le poids de leur équipement que sous celui de leurs conditions de vie difficiles, crée un contraste fort avec le confort, le bien-être et l'insouciance des deux aviateurs.

L'Histoire vécue intensément au plus près des combats, la posture introspective de l'auteur, son désir de témoigner et d'honorer ses compagnons d'armes concourent à représenter Joseph Kessel comme un soldat vaillant, un jeune homme dynamique et altruiste, un observateur à l'œil perçant. En 1929, Jean Norton Cru déclare d'ailleurs que « les trois [...] quarts du roman sont l'élément souvenirs et se conforment aux mémoires des aviateurs⁸⁰ ». En effet, Kessel retranscrit la vie quotidienne d'une escadrille d'après les faits réels auxquels il a participé ; il informe autant qu'il compose, présente les protagonistes en les décrivant à partir de leurs traits spécifiques, choisit des détails significatifs pour retranscrire l'atmosphère des lieux, sélectionne les événements et anecdotes marquants, les hiérarchise puis les structure clairement afin de mettre en lumière progressivement les plus importants. Sa connaissance personnelle préalable de l'événement traité amène ses lecteurs à mieux saisir son implication dans la guerre et dans l'écriture. Qu'en est-il alors du quart restant qui relève de l'invention romanesque ?

Selon Yves Courrière, « tant qu'il s'agit de l'expérience vécue, Kessel ne se soucie pas d'inventer. [...] Mais dès qu'apparaissent les événements sentimentaux qui ont bouleversé ou plus simplement marqué sa vie intime, il se refuse à les employer crûment⁸¹ ». Alors, dans *L'Équipage*, Kessel invente le personnage de Claude Maury, l'époux de sa maîtresse. Dans les faits, le jeune Joseph Kessel entretient bien une relation

⁸⁰ Jean Norton Cru, *Témoins. Essai d'analyse et de critique des souvenirs de combattants édités en français de 1915 à 1928*, 1929, Nancy, Presses Universitaires de Nancy, 1993, p. 631.

⁸¹ Yves Courrière, *Joseph Kessel ou sur la piste du lion*, op. cit., p.221.

avec Éva, l'épouse d'un mari mobilisé... qui lui sera à son tour infidèle avec Lola, son frère cadet, lorsque celui-ci part à la guerre. Dans le roman, Herbillon ne connaît pas cette infidélité ; au contraire Hélène Maury l'aime passionnément. Ce travestissement des faits met en lumière l'amitié fraternelle (qui lie Kessel à Lola aussi bien qu'Herbillon à Maury) plus fort que l'amour pour une femme et capable de surmonter une trahison sentimentale passagère. Il préserve également l'image de son frère Lola, mort par suicide trois ans auparavant, traumatisme que Kessel ne surmonta jamais. En parallèle, il reflète la misogynie de l'écrivain affichée dans le point de vue d'Herbillon alors qu'il est dans le train qui le mène pour la première fois vers l'escadrille S.39 : « Un mouvement de haine le souleva contre ces faibles et perverses créatures, pour lesquelles il allait donner sa vie » (Eq, p. 60). François Mauriac, après sa lecture de *L'Équipage* appuie ce propos dépréciatif dans une lettre élogieuse qu'il adresse à Kessel :

L'admirable débat Herbillon-Maury (les voilà bien les deux « jeunesses », celle des amants et celle des autres), cette peinture exacte de l'amitié ou plutôt de la camaraderie héroïque que c'est la mission des femmes de détruire, voilà ce que vous avez été le premier à réussir⁸².

Dans *Mermoz*, Kessel va jusqu'à intituler le chapitre consacré à la liaison passionnelle entre Mermoz et celle qui deviendra son épouse « Le grand piège ». Le sentiment amoureux insufflé par les femmes se révèle en effet souvent une source d'embûches réelle pour les aviateurs parce qu'elles risquent de les éloigner de leur mission sacrée ; ainsi en va-t-il des épouses des aviateurs qui, dans le sillage tracé par Mermoz, effectuèrent les premiers vols de nuit en Amérique du Sud : « Leurs femmes pleuraient et insultaient Mermoz » (M, p.252). Conscientes des dangers engagés dans une telle mission, elles craignent pour la vie de leurs maris et cherchent à les dissuader de prendre des risques majeurs. Kessel semble alors légitimer le souci de ces hommes d'entretenir une « charnelle camaraderie » (M, p. 312) avec des femmes de passage qui ne menacent pas de les détourner de leur quête aérienne, tout en flattant leur ego viril.

La vie personnelle de Kessel est donc bien au cœur de ses récits, fictifs ou non. Olivier Weber l'explique ainsi : « *L'Équipage* c'est la mise en scène à la fois du flirt de Jef avec la mort, de sa culpabilité vis-à-vis du suicide de son frère Lola et de sa puissance créatrice⁸³ » ; *Mermoz* est un « écrit biographique ou biographie romanesque, un modèle

⁸² Lettre citée dans Yves Courrière, *Joseph Kessel ou sur la piste du lion*, op. cit. , p. 226.

⁸³ Olivier Weber, *Dictionnaire amoureux de Joseph Kessel*, op. cit., p. 434.

du genre, sans être pour autant une biographie au sens classique du terme mais bien plutôt un récit personnel qui mélange le portrait, l'intimiste, le goût de l'aventure, les émotions⁸⁴ » ; « dans *Vent de sable*, devenu un livre mythique dans l'aviation, Kessel rend hommage à ses amis aventuriers des airs et consacre la saga de cette aventure aérienne⁸⁵ » après avoir expérimenté lui-même le trajet aérien entre Toulouse et Dakar. En retranscrivant ces scènes de la vie aérienne française, il rapporte certes les aventures ailées des pionniers de l'aviation mais aussi les aventures intérieures qu'il a vécues à leurs côtés. L'une d'elles, et non la moindre, puisqu'en 1969, soit quarante ans après les faits, elle reste vivement empreinte dans sa mémoire comme élément constitutif de son être, est son expérience la plus éprouvante face au danger et qui a donné son titre à son récit *Vent de sable* :

La plus longue terreur que j'ai éprouvée c'était en 1929, en avion, au milieu d'une tempête de sable entre Cap Juby et Cisneros. Ça a duré deux heures, on ne voyait rien, même pas le bout des ailes. Il n'y avait bien sûr pas de radar, même pas de radio à bord. On se guidait au pif, à la chance, ces falaises soudain qui se dressaient, et puis, perdus en mer, l'avion qui craque de tous les côtés, le pilote masqué de jaune. Quand les roues se sont posées, c'était merveilleux, indescriptible. Comme de manger quand on a très faim ou de boire un verre d'eau quand on a très soif⁸⁶.

Ces propos de Kessel tenus au journaliste Jean-Jacques Brochier révèlent à quel point ce vol a été une véritable épreuve initiatique pour le reporter embarqué. A la suite de cet épisode, Kessel s'identifie à « ceux qui ont vu la mort fondre sur eux » (VdS, p. 148) et va jusqu'à mentionner sa « résurrection » (VdS, p. 148). Ces hyperboles religieuses le transforment en survivant légendaire revenu du royaume des Morts après avoir traversé une terrible épreuve, à l'image d'Hercule. Le reportage qu'il mène sur les pionniers de l'Aéropostale peut alors être considéré comme un récit d'apprentissage qui l'amène non pas à naître mais à renaître à la joie du vol et à la puissance des combats aériens. L'épopée des aviateurs de l'Aéropostale se double ainsi de la formation de l'auteur : l'aviation amène les hommes à mieux se connaître à travers la mise à l'épreuve de leur corps et de leur âme, à dépasser leurs limites. À l'issue de leur voyage, ils gagnent en expériences humaines, en maturité et renforcent leur conception de la vie. Comme le souligne Thierry Oswald, « ce qui, au départ, est l'apanage d'un groupe d'initiés et revêt un caractère

⁸⁴ *Ibid.*, p. 723.

⁸⁵ *Ibid.*, p. 1031.

⁸⁶ *Magazine littéraire*, n° 32, septembre 1969, p. 12.

légendaire devient, au terme du récit, une composante de l'existence de l'auteur, lequel rejoint *de facto* la confrérie de la ligne⁸⁷ ». Kessel n'est alors plus « pareil à ces ignorants » (VdS, p. 15) qui n'ont pas conscience du travail accompli par les pilotes de la Ligne. Par son voyage avec eux, il s'imprègne de la réalité de leur métier, comprend leurs émotions en les partageant avec eux, éprouve dans sa chair et son esprit le contact des lieux arides où les pilotes font escale : « les détails de cette solitude [le cap Juby] me pénétraient physiquement » (VdS, p. 107) ou encore « Et quand je quittai la cellule du « tranquille » Nubade, j'emportai une des plus graves, des plus nobles leçons que j'ai reçues de ma vie » (VdS, p. 163). En expérimentant le monde, Kessel se représente comme un homme de mouvement, de contact ; il apprend à s'adapter au contexte, aux personnes rencontrées et livre aux lecteurs la peinture des transformations qu'il connaît au fil du parcours réalisé.

Au-delà du témoignage de sa propre expérience aux côtés des pionniers de l'Aéropostale, Kessel remplit également un devoir de mémoire en sauvegardant par ses écrits l'héritage laissé par ces hommes. Il préserve ainsi leur renommée et en fait don à la postérité, afin qu'il demeure toujours une trace intacte de leur vécu héroïque. A la fin de *Vent de sable*, il élève les lecteurs dans le ciel pour leur faire comprendre l'importance de ne pas oublier l'épopée des aviateurs dont ils viennent de découvrir les incroyables péripéties :

Quand on longe en avion la côte tragique qui va de l'oued Draa plus loin que Port-Étienne, on remarque sur la plage où à l'intérieur d'étranges squelettes aux reflets métalliques. Ce sont les restes des avions qui portèrent le courrier de Casa-Dakar. Quand il sait ce que ces vestiges représentent de courage, d'ardeur, de sacrifice et d'amour, le voyageur qui passe dans les airs n'en peut détacher son regard. (VdS, p. 180-181)

Par le recours à l'hypotypose, Kessel donne à voir un cimetière de carcasses d'avions qui rayonnent sous le soleil. Les cadavres des pilotes, quand ils ne peuvent pas être récupérés par leurs camarades, disparaissent vite, laissant tout au plus momentanément la trace de leur silhouette (cf. annexe 6, date du 21 juin 1929), à l'image des corps d'Érable et de Pintado abattus par des Maures alors qu'ils étaient en panne : « On ne voyait plus rien : les chacals, les hyènes, les insectes... toutefois on apercevait nettement dans le sable – car la semaine avait été belle, sans vent – le dessin de deux corps » (VdS, p. 38). Dans

⁸⁷ Joseph Kessel, *Romans et récits*, vol. I, Paris, Editions Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, 2020, p. 1751.

cette démarche de garder la mémoire vive, Kessel se fait porteur de flambeau : il transmet la flamme intérieure qui anime ces aviateurs et qui rayonne en lui. A la mort de son ami Mermoz, figure nationale dont la cérémonie des funérailles se déroule aux Invalides, il entreprend la rédaction de sa biographie, seul écrit de ce genre dans l'ensemble de son œuvre qui compte quelque quatre-vingts ouvrages. Il s'en explique ainsi :

Ce récit nous devions le rédiger ensemble. Souvent, nous avons rêvé de gagner – loin de tout et de tous – une plage solitaire et, parmi le soleil, les vagues et les jeux physiques où tu excellais, de reconstruire, étape par étape, ton existence. [...]

Et voici qu'un matin tu as pris ton vol pour la plus mystérieuse des aventures humaines.

Je dois donc entreprendre seul, et, seul, achever la tâche où tu voulais m'aider. (M, p. 7)

Du couple d'amis fusionnel présenté comme un couple d'amoureux dans son rêve de se retirer dans un univers exotique de carte postale, Kessel adopte la posture d'un veuf auquel la solitude est pesante. Dans la préface et la postface qu'il rédige à la biographie, il s'adresse non pas directement au lecteur mais à Mermoz lui-même qu'il apostrophe affectueusement par son prénom « Jean », créant ainsi, grâce à l'énonciation, une intimité qui favorise l'expression de ses émotions : sa « douleur stérile » (M, p. 7) qui l'empêcha d'abord de commencer l'ouvrage, sa « chance magnifique d'être [s]on ami » (M, p. 7), sa tristesse exprimée par « l'aride sanglot viril » (M, p. 7), sa peur de s'inscrire dans sa trace pour la retranscrire sans la dénaturer, son questionnement sur la manière de dévoiler ou non les aveux personnels que Mermoz lui a faits et, à la fin, son inquiétude quant à la fidélité de l'aventure retracée par les mots à la réalité. Et de conclure sur ces mots : « J'ai apporté à écrire toute mon honnêteté. Et tout mon amour pour toi » (M, p. 433). À travers ses propos adressés à l'ami disparu, Kessel livre au lecteur l'état d'esprit dans lequel il a rédigé cette biographie, éloge funèbre en même temps que célébration de la vie, d'une vie exceptionnelle. En parallèle, il dresse son portrait moral, celui d'un ami qui a tenu son engagement de raconter sa vie et n'hésite pas à se comparer à lui pour se peindre :

Il [Mermoz] avait une faculté de passion bien supérieure à la mienne. Je me bornais à soupirer après un idéal. Lui l'avait trouvé et combattait à sa poursuite. Pour ce combat, il s'était forgé une discipline qui tenait ses instincts dans une hiérarchie rigoureuse. Je laissais les miens m'emporter pêle-mêle, au hasard, charriant ensemble le meilleur et le pire. Mais dans mes débordements, Mermoz reconnaissait d'anciens démons familiers. Comme il était indulgent à ses amis il m'excusait de ne pas en être le maître et parfois me plaignait. Et comme il lui était nécessaire d'admirer ses amis, il me tenait naïvement en estime parce que j'avais eu plus de loisir que lui pour m'instruire et parce que je pouvais

exprimer sur le papier des sentiments qu'il révélait mieux que personne par une inflexion de voix ou un regard. (M, p. 360-361)

Les deux hommes se réfléchissent ainsi l'un dans l'autre, se comprennent dans leurs excès, se complètent. La métaphore des « anciens démons familiers » renvoie à leur penchant commun avéré pour l'alcool, les femmes, les bagarres, à la consommation ponctuelle de drogues mais cela n'empêche pas les deux hommes de faire montre d'une grande sensibilité littéraire et d'un amour commun pour l'aviation. Cette présence de Kessel est soulignée par Robert Wohl : « Il est possible que Kessel ait trop mis de lui-même dans le portrait qu'il avait tracé de son ami⁸⁸ ». Effectivement ce livre révèle différentes facettes de la personnalité de Kessel et ce d'autant plus qu'il pratique de nombreuses intrusions d'auteur. Par exemple, lorsqu'en 1937, il voyage à bord du paquebot *Asturias* qui le mène en Amérique du Sud, il aime se rendre la nuit sur le pont déserté par les passagers pour observer le ciel :

De petits nuages naviguaient dans sa coupe opaline. Parfois ils passaient devant la lune. Ils devenaient alors des barques, des radeaux qui semblaient porter à destination des nuits sans astres une cargaison de lumière.

« Sous cette latitude, me disais-je, parmi ces étoiles, Mermoz passa et repassa. »

Et plusieurs fois, entre les bateaux célestes chargés de fret de lune, j'ai cru voir, sur son grand avion, voler le grand Mermoz. (M, p. 341)

Kessel exprime sa nostalgie de l'ami disparu en recourant au topos romantique de la lune qui illumine la nuit, transfigure le ciel en un espace de navigation maritime métaphorique et féconde l'imagination de l'écrivain en cristallisant son désir de revoir l'ami aviateur. Il redonne vie à la silhouette amie, dans son élément aérien, révélant l'effet d'optique, l'illusion créée : comme la lune, Mermoz devient visible mais reste inaccessible. Kessel livre cette confession d'un homme sensible, ému, dans une écriture poétique qui renforce l'émotion du lecteur. Il va même, une autre fois, jusqu'à réanimer le corps de l'aviateur grâce à la magie du cinéma :

Dans un petit studio aux environs de Buenos-Ayres autour duquel broutaient les chèvres, j'ai vu la projection de quelques bobines cinématographiques. C'étaient les prises de vue de l'arrivée de l'*Arc-en-Ciel*. Mermoz parlait. Sa voix sourde, heurtée, captive de la pellicule, me le fit croire vivant. Et la gravité, la tristesse qui paraissaient sur son visage me firent mal, comme si elles étaient celles de mon ami soudain près de moi. (M, p. 386)

⁸⁸ Robert Wohl, « Par la voie des airs : l'entrée de l'aviation dans le monde des lettres françaises, 1909-1939 », *Le mouvement social*, n° 145 (décembre 1988), p. 55.

Kessel fait basculer le lecteur d'un cadre pastoral léger amené par la présence des chèvres, où la possibilité de projeter des images apparaît comme improbable, à l'expression de sa souffrance intérieure vive. Grâce à cet effet d'amplification dans le récit du souvenir, la remémoration du passé surgit dans le présent de l'écriture, elle ravive la douleur éprouvée, à la différence près que cette fois-ci l'auteur la partage avec ses lecteurs qui, par empathie, peuvent à leur tour la ressentir.

Dans les trois récits des aventures des pionniers de l'aviation étudiés, un autoportrait de Kessel se dessine donc clairement. L'auteur se montre comme un homme qui a partagé leur mode de vie et qui connaît leur valeur humaine et professionnelle. Il met également en avant les motifs affectifs qui l'ont conduit à cette entreprise littéraire, faisant ainsi preuve de transparence avec les lecteurs pour mieux les toucher. Cette revendication de l'authenticité de son témoignage nous amène à nous interroger à présent sur la manière dont Kessel se dévoile également en tant qu'homme de plume à la double casquette d'écrivain et de journaliste.

2. De « l'écriture de l'aventure » à « l'aventure de l'écriture⁸⁹ »

Kessel fait des pionniers de l'aviation des figures contemporaines réelles dignes d'intérêt en même temps qu'il les transforme en figures littéraires, véritables héritières de leurs illustres prédécesseurs guerriers et/ou aventuriers tels Achille et Patrocle sous la plume d'Homère, les preux chevaliers médiévaux, les grands navigateurs, les mousquetaires magnifiés par Alexandre Dumas, les pirates redoutables de Robert Louis Stevenson, les trappeurs de Jack London et bien d'autres. En ce premier tiers du XX^e siècle, l'aviateur devient un sujet de prédilection aussi bien pour les journalistes que pour les écrivains. Or Kessel est reporter et écrivain : l'académicien André Chamson ne manque pas de le souligner lors de sa réponse au discours de réception de Joseph Kessel à l'Académie française :

À partir de 1934, le romancier confirmé que vous êtes déjà, va devenir aussi reporter. [...] Reporter donc, [...] vous avez illustré le genre et si certains de vos devanciers à l'Académie l'avaient abordé avec bonheur, c'est avec vous qu'il fait vraiment son entrée

⁸⁹ Cf. note 2 page 3.

sous la coupole. Essayerons-nous de le définir ? Dirons-nous de lui qu'il est une forme de journalisme non périssable ? La rencontre d'un écrivain et d'un événement ? Le témoignage d'un professionnel du coup d'œil ? L'information quand elle prend vraiment une forme ? C'est tout cela. C'est aussi beaucoup d'autres choses. C'est, avant tout, un désir ardent de communier avec le monde et avec les êtres humains, de pénétrer leurs secrets en vivant avec eux les moments de paroxysme de leur existence, dans le danger, la peur et l'angoisse, devant la souffrance et la mort. [...] C'est un genre littéraire aussi vieux que les plus vieilles littératures. Combien de poètes épiques ont été, eux aussi, de grands reporters ? Comme nous avons fait place au septième art, nous nous devons de faire une place au onzième genre, s'il est vrai, comme disent certains manuels, qu'il y a cinq genres de poésie et cinq genres de prose. Onzième ou non, il avait le droit d'être représenté parmi nous. Vous êtes là. Voilà qui est fait⁹⁰.

Chez Kessel, le romancier et le reporter forment comme dans le cas d'un équipage « une cellule à deux cœurs, deux instincts que gouverne un rythme pareil » (Eq, p. 130) ; c'est cette image que donne à voir André Chamson dans la mesure où les deux approches du récit d'événements, l'une journalistique, informative et l'autre fictive, narrative vont de pair pour créer un genre nouveau. Kessel lui-même revendique cette interdépendance :

Pour moi, le reportage et le roman se complètent, sont étroitement liés. C'est la lignée de Conrad, de Kipling, de Stevenson, de Jack London. Et en vérité où commence donc, où finit le reportage ? Combien d'écrivains font de longues enquêtes avant d'écrire un roman ! Tout Zola, c'est un reportage⁹¹.

Comme le reporter, l'écrivain se rend sur place, s'imprègne de l'atmosphère des lieux, étudie les caractères des personnes rencontrées, prend des notes, fait des croquis, agence le plan des événements principaux. Par exemple, pour écrire son roman *Nana*, Emile Zola conçoit un dossier préparatoire aujourd'hui conservé à la Bibliothèque nationale dans lequel figurent ses 344 feuillets dont ceux consacrés à sa visite du Théâtre des Variétés à Paris, avec plan de la salle de spectacle tracé de sa main, lieu sur lequel s'ouvre le roman. Chez Kessel, le lieu du reportage est plus éloigné et l'emmène, sur les traces des pionniers de l'aviation, jusqu'en Afrique puis en Amérique du Sud. Dans *Vent de sable* et *Mermoz*, l'écrivain témoigne explicitement des motivations de ses reportages : une rencontre

⁹⁰ « Réponse de M. André Chamson au discours de M. Joseph Kessel », 6 février 1964, en ligne : <https://www.academie-francaise.fr/reponse-au-discours-de-reception-de-joseph-kessel#:~:text=Vous%20avez%20donn%C3%A9%20la%20vie,y%20mette%20de%20la%20malice> consulté le 10 mai 2024.

⁹¹ Joseph Kessel à Gilles Costaz, *Combat*, 5 juin 1969, dans Joseph Kessel, *Reportages, Romans*, Quarto Gallimard, 2010, p. 1261.

fortuite avec des aviateurs de la ligne dans le premier cas, une enquête préliminaire en Amérique du Sud sur les traces de Mermoz dans le second cas.

Dans le sillage de son illustre prédécesseur, Albert Londres, de quinze ans son aîné, Kessel ne s'en tient pas qu'aux faits, il s'en tient aux faits tels qu'il les perçoit et les comprend, pratiquant ainsi un « journalisme subjectif⁹² ». De ce fait, il ne s'efface pas dans ses articles ; au contraire, il s'exprime à la première personne et met le « je » en scène en l'inscrivant au cœur des événements :

J'ai déjà dit que toute l'existence de Mermoz a été hantée de symboles ; leur jeu magique continue au-delà d'elle. Dans la maison que Mermoz avait achetée à Ricquigny et où veillent les tapis de Palmyre, les soieries de Damas, les nattes maures, les étoffes du Maroc et les cuirs d'Argentine, je vis, l'été dernier, près de la mère de Jean Mermoz, une jeune femme timide et simple avec deux enfants :

- Ce sont les petits Collenot et leur mère, me dit Mme Mermoz.

Quand nous fûmes seuls, elle ajouta :

- Ils sont ici chez eux. (M, p. 427)

Kessel informe ses lecteurs autant qu'il cherche à les émouvoir. C'est par son regard que ceux-ci pénètrent chez Mermoz, découvrent la décoration orientale de sa demeure, héritage des deux années que Mermoz a passées en Syrie, avant que la scène ne s'anime pour révéler l'enjeu de la rencontre rapportée : représenter Mermoz comme un ami fidèle par-delà la mort, qui s'assure du bien-être de la famille de son ami-mécanicien, décédé lors d'un vol qu'il ne voulait pas faire sans Mermoz mais qu'il a quand même effectué à la demande expresse de l'aviateur. En donnant la parole à Madame Mermoz pour révéler le nom de Collenot, en recourant à l'hypotypose (essentielle à une époque où l'accès aux images est restreint puisque la télévision et à sa suite Internet n'existent pas encore), l'écrivain rend la scène si frappante que les lecteurs peuvent avoir l'impression de la vivre comme s'ils y participaient. Les procédés littéraires utilisés renforcent la crédibilité de Kessel tout en contribuant à « la reconstruction romanesque du réel, la ressemblance entre réalité et fiction étant finalement perçue comme une réconciliation inespérée de l'ordre du discours et de l'ordre du vécu⁹³ ». Ils contribuent également à faciliter la compréhension du texte par les lecteurs puisque le reporter, par ses mots et l'agencement

⁹² Olivier Weber, *Dictionnaire amoureux de Joseph Kessel*, op. cit., p. 884.

⁹³ Myriam Boucharenc, *L'écrivain-reporter au cœur des années trente*, « Chapitre IV. Scénographie de l'enquête », Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2004, <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.81418>.

qu'il leur confère, rend l'inconnu, l'inédit soudainement accessible au fil d'un dévoilement progressif des informations. La scène rapportée qui n'est autre qu'un instant de la vie ordinaire pris sur le vif acquiert alors un caractère sensationnel en conformité avec l'effet recherché sur les lecteurs de journaux.

Un autre point commun entre Joseph Kessel et le pionnier du grand reportage Albert Londres est ce sens du récit. Albert Londres d'abord, Kessel ensuite, décident de faire de leurs reportages publiés dans la presse des livres. Le compte rendu journalistique de l'actualité quitte alors son ancrage dans l'immédiateté de la parution du journal pour acquérir une aura littéraire et traverser les époques. On ne peut en effet que constater que les reportages « Les Courriers du bled » et « Mermoz, un homme, une épopée » ne sont plus aujourd'hui ni lus ni connus du grand public alors que *Vent de sable* et *Mermoz* le restent. Dans cette mue du reportage en récit livresque, certaines modifications apparaissent ; selon Serge Linkès,

[elles] vont de l'approfondissement des descriptions et des narrations, cherchant ainsi à leur donner un caractère romanesque, à des opérations plus complexes qui renforcent les liens et les oppositions entre lieux, personnages et événements afin d'élaborer une trame dramatique plus intense⁹⁴ ».

Par exemple, dans *Mermoz* pouvons-nous lire :

J'ai passé une journée en bateau sur le Tigre⁹⁵. Ce fut l'une des plus douces et des plus émouvantes que j'ai vécues dans le sillage de Mermoz. Trois de ses amis me guidaient : Marcel Reine, Paul Chaussette, Henri Moulié. [...]

Notre bateau avançait dans un merveilleux labyrinthe d'allées aquatiques, d'avenues bordées d'arbres, d'impasses fleuries. Des colporteurs ambulants sur barques plates, sur radeaux, croisaient notre sillage. Une église flottante attendait ses paroissiens. Des citronniers, des orangers, poussaient par milliers sur les berges. (M, p. 280)

Par cet ajout qui ne figure pas dans le reportage publié dans *Paris-Soir*, Kessel renforce son statut d'enquêteur lancé sur la trace de l'ami disparu, prend appui sur les témoins vivants dans sa recherche de la vérité en même temps qu'il s'attarde de manière poétique sur la description du paysage traversé. Il suspend le temps, universalise le paysage en lui conférant les caractéristiques d'un Eldorado fertile, exotique, paisible, harmonieux, où chacun vit dans la plénitude, la sérénité. Il propose une « invitation au voyage » à ses

⁹⁴ Serge Linkès, *Dans l'atelier de Joseph Kessel, op. cit.*, p. 49.

⁹⁵ Dans le contexte cité, le « Tigre » est le nom donné au « delta immense, labyrinthe fluvial où se conjuguent les eaux puissantes du Parana et de l'Uruguay » (M, p.280).

lecteurs qui, à la suite de Baudelaire, pourraient énoncer « Là, tout n'est qu'ordre et beauté, / Luxe, calme et volupté ». Le style employé, s'il fait sensation sur l'esprit du lecteur par les images utilisées (la métaphore du labyrinthe, la personnification de l'église, l'hyperbole concernant les arbres à agrumes), n'est pas le même que dans le reportage, plus explicite et direct. Dans le cas présent, Kessel invite à la rêverie, à la flânerie dans un cadre idyllique. Lui-même insère une pause dans le récit du cours de la vie de Mermoz, allant jusqu'à conclure avec emphase : « On eût cru assister à la naissance du monde » (M, p. 281). Toutefois ce n'est pas au jardin d'Eden qu'accède le lecteur mais à l'émergence des souvenirs des amis :

- Jean aimait cet endroit.
- Jean plongeait ici.
- Avec Jean, nous battions tout le monde à la course.
- Nous irons dîner dans l'auberge à flotteurs que préférait Jean.

Jean... Son ombre partout. Il respirait les senteurs lourdes du chèvrefeuille. Il riait de son rire d'enfant à la nature intacte⁹⁶. (M, p. 281)

Si la description de la nature est si majestueuse, c'est parce qu'elle porte l'empreinte sensible et indélébile de l'aviateur. Kessel écrivain recourt au topos romantique du paysage miroir de l'âme en proposant un tableau paisible, intemporel et éternel de l'ami merveilleux que fut Mermoz.

Kessel porte assurément un double regard sur les pionniers de l'aviation : l'un journalistique, l'autre littéraire mais la frontière entre les deux reste perméable puisque ces deux regards se nourrissent mutuellement l'un l'autre, mêlant ainsi leurs spécificités. Les modifications apportées au reportage initial qui précède la publication des deux récits en livres sont de différentes natures. Dans le cas de *Vent de sable*, Kessel commence par introduire son récit par un « Attention » à destination du lecteur :

- Pour croire à ce livre, écrit en 1929, il est indispensable de ne jamais perdre de vue que, à cette époque :
- sur les lignes aériennes, une vitesse commerciale de 150 kilomètres-heure semblait un exploit ;
- l'équipement des avions en T.S.F. commençait à peine ;

⁹⁶ Antérieure à l'écriture du célèbre récit de Saint-Exupéry, grand ami de Mermoz lui aussi et compagnon de l'Aéropostale, cette phrase n'est cependant pas sans évoquer, pour un lecteur d'aujourd'hui, le rire du petit prince : « Et je compris que je ne supportais pas l'idée de ne plus jamais entendre ce rire. C'était pour moi comme une fontaine dans le désert » (*Le Petit Prince*, XXVI, Paris, Editions Gallimard, 1946).

la guerre qui était présente à toutes les mémoires était celle de 1914-1918⁹⁷. (M, p.9)

Kessel a donc bien présents à l'esprit les progrès rapides dans le domaine aéronautique. Il insiste sur l'importance des contextes historique et technique dans lesquels l'aventure relatée s'est déroulée pour éviter toute interprétation erronée de la part du lecteur. Ensuite, il modifie la structure initiale répartie en 19 articles (publiés du 31 mai au 4 octobre 1929, à raison d'un article par semaine) en les regroupant dans trois parties distinctes subdivisées en chapitres.

« Les Courriers du bled »	<i>Vent de sable</i>
	DOCUMENTAIRE
Article du 31 mai	L'éclair
Articles des 7, 14, 21 juin	Les belles histoires
	LES HOMMES DU COURRIER
Articles des 28 juin et 5 juillet	Première étape
Articles des 5, 12, 19 juillet	Mimile et ses amis
Articles des 19, 26 juillet et 2 août	Les récits de la table
Articles des 2, 9, 16 et 23 août	Vers le sud
	RIO DE ORO
Articles des 23, 30 août et 6, 13 septembre	Le pénitencier blanc
Articles des 13 et 20 septembre	Vent de sable
Article du 20 septembre	Le promontoire rouge
Articles des 20, 27 septembre et 4 octobre	Sous le signe du blockhaus
Article du 4 octobre	Adieux

Du reportage au récit, Kessel modifie le titre général, mettant ainsi l'accent non plus sur les pilotes de la Ligne mais sur l'événement majeur de son voyage, sa découverte du redoutable vent de sable, cet « élément de vol, c'est-à-dire de vie ou de mort » (VdS, p. 136) que vainc L'écrivain lors d'un vol épique. Kessel supprime également la majorité des sous-titres (lorsqu'il les garde, c'est pour les placer en titre de ses chapitres comme

⁹⁷ Le texte original est écrit en majuscules d'imprimerie.

« Vent de sable » ou « Sous le signe du blockhaus »), ne reprend pas les illustrations (cf. annexe 6), garde la même progression du propos mais en condensant souvent plusieurs articles dans un chapitre ou en partageant un même article sur deux chapitres voire deux parties. Il remodèle ainsi la division du texte intégral qui n'a plus à inclure la mention « à suivre » héritée des romans-feuilletons et présente à la fin des articles pour créer un effet de suspense et attiser la curiosité des lecteurs ; le lecteur dispose en effet de l'intégralité du récit acheté sous la forme d'un seul volume. La mise en suspense est ainsi remaniée pour servir la nouvelle organisation du récit qui, en outre, ne dépend plus du calibrage de la page dans le journal. En ce qui concerne le contenu, Kessel modifie les extraits du journal de Mermoz rapportés dans le chapitre « Les belles histoires » : il ajoute l'extrait du dimanche 23 mai, supprime la moitié de celui du dimanche 25 mai et retire entièrement le compte rendu des mercredi 26 et jeudi 27 mai. Il déplace à la fin du récit, pour en faire sa conclusion générale, le paragraphe qui clôturait le seul article du 21 juin 1929 placé en début de reportage :

Quand on longe en avion la côte tragique qui va de l'oued Draa plus loin que Port-Etienne, on remarque sur la plage où à l'intérieur d'étranges squelettes aux reflets métalliques. Ce sont les restes des avions qui portèrent le courrier de Casa-Dakar. Quand il sait ce que ces vestiges représentent de courage, d'ardeur, de sacrifice et d'amour, le voyageur qui passe dans les airs n'en peut détacher son regard. (VdS, p. 180-181)

Le paysage décrit n'est plus le dénouement tragique de la seule aventure d'Érable et de Pintado mais devient celui de tous les atterrissages forcés qui ont abouti à la mort des aviateurs de la Ligne.

Par ailleurs, en 1966, lors d'une ultime relecture de son texte pour une nouvelle édition chez Gallimard, Kessel ajoute trois paragraphes concernant la capture de Reine et Serre à la fin du chapitre « Les belles histoires ». Quant à la formulation, il y touche peu, remplaçant parfois un mot par un autre comme « obsédé » par « dégradé » à la fin de la phrase : « Ainsi j'ai vu partout, à travers le monde, la bravoure claire et la jeune audace éveiller ce qu'il y a de meilleur chez le plus sceptique ou le plus dégradé » (VdS, p. 57). De fait, comme le souligne Serge Linkès, « le passage du journal au livre permet au reporter de se démarquer en soumettant son reportage à une reconfiguration sans en changer profondément le contenu⁹⁸ ». Dans le cas de la biographie de Mermoz, la version « livre » se révèle plus complète que le reportage ; les lecteurs l'achètent alors d'autant

⁹⁸ Serge Linkès, *Dans l'atelier de Joseph Kessel, op.cit.*, p.101.

plus volontiers qu'ils ont apprécié le reportage prépublié. Par exemple, dans le reportage « Mermoz, un homme, une épopée », l'article du 3 mai 1938 commence par un chapeau de deux paragraphes en italique :

Mermoz est désormais installé dans l'épopée, dans la légende. Chaque jour qui passe le voit accomplir un exploit nouveau. Il échappe à plusieurs accidents, se jette en parachute de son avion brisé en plein vol, est recueilli en Méditerranée alors qu'il va sombrer avec son hydravion.

Il faudrait pour établir commercialement la ligne aérienne au-dessus de l'Atlantique-Sud un appareil rapide. L'ingénieur René Couzinet, surmontant le mauvais sort, réussit à faire construire son *Arc-en-Ciel*, un trimoteur d'un dessin neuf et audacieux. Il fait la connaissance de Mermoz, les deux hommes lient leurs espoirs.

Dans la biographie, Kessel déploie la narration des faits évoqués sur 26 pages⁹⁹, dramatise le sauvetage *in extremis* de Mermoz qui, « pour la première fois de sa vie » (M, p.364), accepte de prendre un parachute, déploie le récit des débuts difficiles du jeune ingénieur René Couzinet, concepteur sans le sou d'un avion trimoteur, qui réussit à financer son projet en partie grâce à la générosité de ses amis mais voit le premier prototype s'écraser au sol et le second brûler dans l'incendie de son usine. Voici le lecteur plongé en plein récit d'aventures véridiques où les péripéties s'enchaînent à un rythme effréné. D'ailleurs, comme l'affirme Kessel lui-même : « Les reportages [sont] des romans d'aventures réels, des feuilletons d'aventure¹⁰⁰ ». En effet la vie est une aventure véritable en elle-même et le reportage s'inscrit dans cette réalité, contrairement au roman qui comporte une part d'imaginaire. Lorsqu'en 1966 paraît *Vent de sable* dans le cadre d'une nouvelle édition, il n'est alors pas étonnant que Kessel s'insurge contre Gallimard qui mentionne sous le titre de la première page de couverture « roman » :

Je reçois l'exemplaire de « Vent de sable » et veux signaler sans délai une faute très grave. Je ne sais qui en est responsable, mais il faut absolument la rattraper. C'est sur la couverture, la mention *Roman*. Jamais je n'ai écrit reportage plus reportage que celui-là : un pur documentaire. Il est impossible de laisser sortir le livre ainsi. C'est un abus de confiance à l'égard du lecteur, en ce qui concerne cet ouvrage. Et c'est engager le public à ne plus croire l'auteur, quand il s'agira d'un véritable roman. [...] je m'oppose formellement à ce que ce livre soit diffusé sous cette couverture¹⁰¹.

⁹⁹ Joseph Kessel, *Mermoz, op. cit.*, p. 358-384.

¹⁰⁰ Jean-Jacques Brochier, « Kessel – « J'ai voulu rester libre » », *Magazine littéraire*, n°32, *op. cit.*, p. 10.

¹⁰¹ Thierry Oswald, « *Vent de sable* – Notice » dans Joseph Kessel, *Romans et récits*, vol. I, *op.cit.*, p. 1751.

Le terme « roman » est alors remplacé par celui de « récit », soulignant ainsi le caractère véridique des faits rapportés. En contrepartie, le terme « roman » s'applique sans ambiguïté à *L'Équipage* puisque la réalité vécue par l'écrivain est déformée par son imagination ; Kessel invente de toutes pièces certains personnages (comme celui de Claude Maury) et événements (comme la mort de Jean Herbillon). Par ailleurs, comme l'indique Thierry Oswald, « *L'Équipage* procède de manière lointaine de la grande tradition du roman de l'adultère et participe du grand questionnement romanesque sur l'amour, il s'apparente aussi à bien des égards au roman de formation¹⁰² ». *L'Équipage* apparaît donc comme l'héritier d'une certaine tradition romanesque. Toutefois Kessel lui confère sa touche personnelle dans la manière qu'il a de traiter son propre vécu à travers le prisme de son métier de reporter. Après avoir sélectionné les éléments importants à porter à sa connaissance, en plus de divertir et d'émouvoir le lecteur, il l'informe précisément, le convainc de la valeur réelle de ces chevaliers du ciel. En 2010, Gilles Heuré déclare d'ailleurs qu'il s'agit d'un « roman qui ne le cède en rien aux précisions du documentaire¹⁰³ ». Kessel a donc réussi à retravailler le réel en lui conférant un agrandissement littéraire épique tout en lui conservant ses dimensions historique et autobiographique.

Raconter pour autrui la vie, celle des autres comme la sienne, coller au plus près du réel tout en imposant sa propre perspective, plonger le lecteur dans le monde de l'aviation pionnière tout en suscitant ses émotions sont indubitablement les enjeux majeurs poursuivis par Kessel dans les trois récits étudiés. Ceux-ci mettent en lumière les parcours d'écriture polymorphes mis en œuvre par l'écrivain-journaliste. La pratique du réemploi des reportages permet à sa voix de se démultiplier sans se reproduire à l'identique, le rapprochant en ce sens des conteurs qui racontent les mêmes histoires en les renouvelant à chaque fois, créant ainsi un art de la relation aux deux sens du terme : un art de la narration et un art de la connexion interpersonnelle. Les aventures relatées, bien qu'ancrées dans un passé historique et technique révolu, continuent alors de traverser les générations, entretenant ainsi le souvenir de ceux qui les ont vécues. Kessel est ainsi devenu un passeur d'histoires réelles, romancées ou non, talentueux dans sa démarche de romancier comme de reporter retravaillant avec art le matériau brut événementiel. Sous sa plume, l'aventure humaine (personnelle comme collective) et l'écriture littéraire et

¹⁰² *Ibid.*, p. 1678.

¹⁰³ Gilles Heuré, « Préface » dans Joseph Kessel, *Reportages, romans, op. cit.*, p.12.

journalistique se fécondent réciproquement. Elles donnent naissance à des récits de nature artisanale au sens où l'entend Walter Benjamin lorsqu'il affirme que « la marque de celui qui raconte est [...] imprimée sur son récit comme la marque de la main du potier sur le vase en terre cuite¹⁰⁴ ». Dans la mise en forme des aventures racontées, Kessel utilise ainsi une palette sélective de procédés d'écriture pour façonner le matériau de la vie vécue récolté dans ses souvenirs ou lors de voyages. Pour finir, ajoutons que, comme l'artisan, Kessel gagne également sa vie en vendant les œuvres créées. Au-delà de sa dimension créatrice, l'écriture de l'aventure est donc également rémunératrice.

3. Reconnaissance et consécration de Kessel, aviateur, écrivain, journaliste

L'acuité du regard de Kessel sur les pionniers de l'aviation militaire et civile a été rapidement reconnue. Au sujet du roman *L'Équipage*, Olivier Weber stipule qu'il « est à Kessel ce que *L'Appel de la forêt* fut à Jack London : un roman qui marque le début de la consécration¹⁰⁵ ». Benoît Denis définit ainsi ce terme :

Appliquée à la littérature, et prise au sens strict, la consécration est donc l'action de vouer un texte ou un auteur à la sacralité de la chose littéraire et renvoie donc au procès d'attribution de la valeur esthétique. L'idée de transsubstantiation, en particulier, désigne le passage de l'imprimé à la littérature, du livre à l'œuvre, d'un bien matériel, manufacturé et commercialisable à un bien de nature symbolique. Ce processus de transformation (du matériel au spirituel, de l'économique au symbolique, du profane au sacré) apparaît toujours à quelque degré comme mystérieux, d'où l'analogie religieuse. Par suite, on peut dire que le caractère sacré peut passer de l'objet produit au producteur de cet objet, l'œuvre consacrée « consacrant » toujours son auteur également¹⁰⁶.

Ce processus qui consiste à transformer un objet-livre en matière littéraire et son auteur en artiste reconnu se rencontre dès la publication de *L'Équipage*. Le roman de Kessel fait en effet l'objet de nombreuses critiques élogieuses motivées par sa peinture vivante et réaliste de l'aviation de guerre ainsi que par son style souvent rapproché de celui

¹⁰⁴ Walter Benjamin, *Le Raconteur*, op. cit., p. 24.

¹⁰⁵ Olivier Weber, *Dictionnaire amoureux de Joseph Kessel*, op. cit., p. 434.

¹⁰⁶ Benoît Denis, "La consécration", *COnTEXTES* [Online], 7 | 2010, Online since 03 June 2010, connection on 02 June 2024. URL: <http://journals.openedition.org/contextes/4639>; DOI: <https://doi.org/10.4000/contextes.4639>

d'illustres écrivains. Nous pouvons ainsi lire sous la plume d'Orion (pseudonyme d'Eugène Marsan) :

Son livre est certainement l'un des bons romans qui aient été rapportés de la guerre. Il peint la guerre. Dans la guerre, il décrit surtout l'aviation. L'auteur montre la vie matérielle et morale d'une escadrille, et les hommes, et les pays, et les vols dans le ciel, où il n'est pas rapace qui sache faire la guerre aussi cruellement que les hommes. Mais tout cela du trait rapide qui choisit. La composition adroite et profonde est subordonnée. [...] L'on ne dira pas que Kessel imite la langue du XVII^e siècle. Il est pourtant de ceux qui donne au jeune roman contemporain cet air indéfinissable qu'il a de continuer *La Princesse de Clèves*, comme si l'on avait comblé le fossé du romantisme¹⁰⁷.

De son côté, le critique littéraire de la NRF, Roger Allard, définit le portrait de Thélis « digne de Plutarque » précisant que « le récit de sa mort fait songer à La Chanson de Roland¹⁰⁸ ». Quant à Pierre Bonardi, il situe Joseph Kessel « entre Jack London et Kipling ou Bourget¹⁰⁹ ». Et même quand le propos se fait en demi-teinte, le talent de Kessel reste reconnu :

Il [Kessel] a situé ainsi, dans un énergique resserrement, une intrigue qui ne nous intéresse pas spécialement. Mais Kessel, très jeune encore, a des dons littéraires certains et il sait déjà écrire et évoquer ; aussi, sans être arrivé lui-même à la connaissance intime de l'aviation qu'il décrit, non sans quelques erreurs ou impropriétés, a-t-il été capable de quelques-unes des plus belles pages qu'ait inspirées la guerre aérienne¹¹⁰ ».

Le succès critique de *L'Équipage* s'accompagne de son succès auprès du public : « les ventes décollent très vite, et il faut rééditer sans tarder le livre qui bat tous les records de l'année 1923. Jusque dans les années 1970, le succès ne se dément pas, et les rééditions se succèdent¹¹¹ ». Ajoutons que si Kessel ne reçoit ni les Prix Femina et Goncourt en 1923 ni celui de l'Académie en 1924, il obtient le Prix Paul Flat alors qu'il n'a que vingt-cinq ans. Ce roman s'inscrit ainsi dans les quatre étapes du processus de légitimation d'une œuvre définies par Jacques Dubois¹¹² à savoir « l'émergence » (avec le rôle des journaux et revues), la « reconnaissance » (assurée par les rééditions), la « consécration » (à travers

¹⁰⁷ Orion, « Carnets des Lettres, des Sciences, et des Arts - *L'Équipage* », *L'Action française*, 3 juillet 1924, p.4.

¹⁰⁸ N.R.F., n° 124, 1^{er} janvier 1924 – Propos cité par Thierry Oswald dans la notice consacrée à *L'Équipage* dans Joseph Kessel, *Romans et récits*, vol. I, *op.cit.*, 2020, p. 1673.

¹⁰⁹ Pierre Bonardi, « Nos feuilletons – La semaine littéraire – Le muscle et la pensée », *L'Ère nouvelle*, 23 novembre 1923, p. 2.

¹¹⁰ H. B., « Souvenirs de l'aviation de guerre », *L'Aéronautique*, 1^{er} février 1924, p. 44.

¹¹¹ Thierry Oswald, « *Vent de sable* – Notice », Joseph Kessel, *Romans et récits*, vol. I, *op.cit.*, p. 1674.

¹¹² Dubois Jacques, *L'Institution de la littérature*, Bruxelles-Paris, Labor-Nathan, coll. « Dossiers média », 1986.

le prix obtenu) auxquelles il convient d'ajouter la « canonisation ». En effet, de nos jours, la maison d'édition Flammarion publie *L'Équipage* dans la collection « Etonnants classiques » avec un dossier pédagogique intégré, preuve que le roman a fait son entrée dans l'institution scolaire. Aujourd'hui, en lien avec les programmes de français¹¹³, l'étude de *L'Équipage* peut en effet être envisagée dans une classe de seconde dans le cadre de l'objet d'étude « Le roman et le récit du XVIII^e au XXI^e siècle ». Au collège, en classe de troisième, ce roman peut également être étudié à partir des entrées « Se chercher, se construire » ou « Agir sur le monde » (cf. annexe 7) en mettant l'accent sur le témoignage romancé de son expérience de la guerre par Kessel. Enfin le roman figure également dans le *Dictionnaire des œuvres* publié en six volumes dans la collection Bouquins¹¹⁴, qui a pour objectif de « mettre sous la main du lecteur, en six tomes et un index, la substance de 16 000 œuvres (roman, poésie, théâtre, philosophie, droit, sciences, arts et musique), des textes les plus anciens de l'Égypte et de la Chine jusqu'aux chefs-d'œuvre de notre temps¹¹⁵ ».

Au fil de ce parcours composite, *L'Équipage* a finalement intégré le patrimoine littéraire de la France et acquis le statut de modèle littéraire. Sa récente publication en 2020, comme celle de *Vent de sable*, dans la prestigieuse collection de la « Bibliothèque de la Pléiade » enrichit la consécration de Kessel en tant qu'écrivain véritable¹¹⁶ qui rejoint ainsi la prestigieuse phalange littéraire internationale des écrivains qui l'ont toujours accompagné dans ses lectures, dont Honoré de Balzac, Alexandre Dumas, Fiodor Dostoïevski, Léon Tolstoï, Charles Dickens, Rudyard Kipling, Jack London. Dernièrement, en novembre 2023, les trois œuvres étudiées sont regroupées par les éditions Arthaud dans un seul volume sous le titre *Les Héros du ciel* ; dans la préface, Etienne de Montety précise :

L'aviation occupe une place importante dans l'œuvre de Kessel. C'est le sujet de son premier roman, c'est celui d'un magnifique récit célébrant les pionniers de l'Aéropostale [...] Le sous-lieutenant Kessel y a laissé une partie de son cœur. Il puisa son inspiration dans la geste des chevaliers du ciel qu'il admirait parce qu'ils vivaient à cent à l'heure au bord d'un précipice¹¹⁷.

¹¹³ BOEN spécial n° 1 du 22 janvier 2019 et JORF du 8 octobre 2020, en ligne : <https://eduscol.education.fr/document/5792/download> consulté le 28 avril 2024.

¹¹⁴ Laffont, Bompiani, *Dictionnaire des œuvres*, vol. II, Paris, Robert Laffont, « Bouquins », 1980, p. 667.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. V.

¹¹⁶ Au cours de de sa vie, Kessel a fait l'objet de nombreuses critiques – même parmi les Immortels de l'Académie française qu'il rejoint en 1962 – qui le présentent comme un journaliste et un écrivain populaire prolifique sans réelle envergure littéraire.

¹¹⁷ Etienne de Montety, « Préface » dans Joseph Kessel, *Les Héros du ciel*, Arthaud, 2023, p. 8-9.

Kessel reste ainsi un écrivain incontournable dans la représentation des pionniers de l'aviation militaire et civile même si aujourd'hui le premier nom d'écrivain qui vient à l'esprit lorsqu'on évoque l'Aéropostale est celui d'Antoine de Saint-Exupéry. Lui-même pilote renommé de la Ligne en Afrique et en Amérique du Sud, ami de Mermoz et de Kessel, il est connu du grand public par la médiatisation qui accompagne d'abord ses actions remarquables de pilote. Ainsi, un an avant la publication de *Courrier Sud*, premier livre édité de Saint-Exupéry, le journal *L'intransigeant* publie à sa une un portrait élogieux de l'aviateur, que le lecteur retrouve plus tard dans *Vent de sable* et *Mermoz* :

Parmi ces as, Saint-Exupéry est un exemple à citer, non pas seulement pour les efforts de délivrance qu'il tenta pendant les quatre mois de captivité de ses amis Reine et Serre, mais aussi pour la grande, l'aristocratique manière avec laquelle il considère son sacerdoce. [...]

De ce héros au cœur sensible, comment s'étonner dès lors que ses chefs le traitent comme un des leurs et disent de lui ceci :

« Par ces coups d'audace multiples, ce jeune homme, dont chaque semaine apporte la nouvelle d'une entreprise plus hardie que la précédente, restera longtemps légendaire dans les pays désolés du Rio des Oro ¹¹⁸ ».

Trois ans plus tard, c'est en tant qu'écrivain que Saint-Exupéry fait la une de *Paris-Soir*, portrait photographique à l'appui, pour informer que « M. de Saint-Exupéry obtient le Prix « Femina-Vie Heureuse ¹¹⁹ » pour son livre *Vol de nuit*. Avec ces deux récits, Saint-Exupéry, selon la formule du journaliste Maurice Bourdet, devient l'« historiographe ¹²⁰ » de la Ligne, statut confirmé par le ministre de l'Air en personne, Paul Painlevé :

L'histoire technique de l'Aéropostale est un des plus beaux chapitres, et des plus émouvants, de notre aéronautique. [...] Les deux livres de Saint-Exupéry : *Courrier Sud* et *Vol de nuit* m'en ont apporté un nouveau et fidèle témoignage. Savez-vous récits plus passionnants que ceux des dépannages du Rio de Oro, qu'on n'écoute jamais sans fièvre ; de ces confrontations constantes entre deux races et deux méthodes que n'apaisent pas, hélas, tant de luttes, de ruses et de morts ¹²¹ ?

¹¹⁸ G. Gile-Nicaud, « Héros d'aujourd'hui - Un pilote de ligne », *L'intransigeant*, jeudi 15 novembre 1928, p. 1.

¹¹⁹ Pierre-Jean Launay, « M. de Saint-Exupéry obtient le Prix « Femina-Vie Heureuse » », *Paris-Soir*, vendredi 4 décembre 1931, p. 1.

¹²⁰ Maurice Bourdet, « L'Aéropostale – Une épopée de l'air », *Le Petit Parisien*, jeudi 16 novembre 1932, p. 2.

¹²¹ Maurice Bourdet, « Déclaration de M. Painlevé sur le rôle de notre aviation », *Le Petit Parisien*, jeudi 24 novembre 1932, p. 2.

Joseph Kessel s'inscrit lui aussi dans la lignée des lecteurs férus de Saint-Exupéry qu'il décrit lui-même publiquement en 1936 comme un « anachorète du Cap Juby, pilote de ligne et de raid, aventureux jusqu'à la limite du possible, poète magnifique, mêlant sans cesse l'action de l'esprit à celle du corps et qui semble vouer à naviguer parmi les étoiles...¹²² ». Près de trois décennies plus tard, André Chamson affirme même de Kessel qu'il a « ouv[ert] la voie lactée à Saint-Exupéry », réunissant les deux aviateurs et écrivains dans une même lignée de bâtisseurs de légendes.

Une autre forme de reconnaissance accordée à l'œuvre de Kessel est celle apportée par le cinéma qui s'empare du roman kessélien *L'Équipage* dès 1927. Cette première transposition médiatique est réalisée une première fois par Maurice Tourneur qui a toute la confiance de Kessel :

[...] j'affronte pour la première fois le redoutable Cinéma. Pourtant, avec *L'Équipage* je suis tranquille. On saura rendre dans ce film tout ce que j'ai voulu exprimer dans mon bouquin, la joie de lutter et de vaincre les éléments, l'irrésistible foi et la grandeur d'âme des hommes-oiseaux. Je suis tranquille, dans le film *L'Équipage*, ma pensée ne sera pas trahie¹²³.

Kessel ne s'est pas trompé : ce film muet rencontre un franc succès lors de sa sortie en salle en 1928. Sept ans plus tard, c'est au tour d'Anatole Litvak de s'atteler à l'adaptation cinématographique de *L'Équipage* mais cette fois-ci Kessel va apporter sa contribution. Le cinéma est devenu parlant, Kessel prend alors la double fonction de scénariste et de dialoguiste. Il développe l'intrigue initiale de son roman en rédigeant de nouvelles scènes de la vie de l'escadrille S.39 qu'il réunit sous le titre *Le Repos de l'équipage* mettant l'accent sur les périodes de détente des aviateurs en même temps que sur l'intrigue sentimentale avec l'arrivée de l'épouse de Claude Maury à Jonchery. Il publie ces ajouts d'abord dans le journal *Gringoire* avec pour sous-titre « Grande nouvelle inédite de J. Kessel » dans les numéros des 8, 15, 22, 29 juin et 6 juillet 1934 avant de les faire paraître en volume chez Gallimard l'année suivante. En 1964, après quelques modifications, il insère *Le Repos de l'équipage* à *L'Équipage*, les fusionnant en un seul volume livresque. De sa collaboration avec Litvak, Kessel, en même temps qu'il propose une nouvelle version de son roman, tire une nouvelle expérience de création artistique :

¹²² Joseph Kessel, « "Comme c'est rapide, commode, facile !" Ainsi parle-t-on aujourd'hui de Casa-Dakar, la route héroïque », *Paris-Soir*, 22 juin 1936, p. 5.

¹²³ Joseph Kessel à Michel Goreloff, « M. Joseph Kessel et le cinéma », *Cinéma* n°35, 2 septembre 1927, p. 374.

Pendant des semaines, nous avons, ensemble, établi le scénario, enchaîné les actions, tendu les ressorts, discuté le dialogue, bref, essayé d'intégrer de notre mieux dans l'esprit d'un art nouveau et selon ses exigences propres, la matière littéraire qui obéit à d'autres lois. Puis, à Mourmelon, dans la plaine champenoise, ou à Joinville, parmi les engins lunaires des studios, j'ai vu Litvak donner la vie aux personnages, aux choses, aux avions grondants et meurtriers¹²⁴.

À la sortie du film, le succès est au rendez-vous et touche jusqu'à l'âme des aviateurs aguerris et reconnus tel Mermoz « qui pleurait lorsqu'il sortit d'une représentation privée de ce film¹²⁵ ». Mais Litvak n'en reste pas là ; en 1937, il propose un remake américain de sa première adaptation cinématographique de *L'Équipage* sous le titre *The Woman I love*. Quelque quarante plus tard, c'est au tour de la télévision de s'emparer du roman de Kessel ; le scénariste est alors l'écrivain cinéophile Patrick Modiano.

Ces réécritures cinématographiques renforcent la notoriété et la consécration du roman *L'Équipage* et font de son auteur, en qualité de scénariste et dialoguiste, un des pionniers du cinéma parlant. Kessel poursuit ensuite sa collaboration avec le cinéma, participant en tant que scénariste et/ou dialoguiste à l'adaptation de certaines de ses œuvres (comme *Le Bataillon du ciel* par Alexandre Esway en 1947 ou *Fortune carrée* par Bernard Borderie en 1954) ou d'œuvres littéraires d'autres auteurs (comme *L'Amant de Lady Chatterley* par Marc Allégret en 1955).

Au-delà des arts, la consécration de Kessel se retrouve dans le domaine même de l'aviation. Deux hauts lieux mémoriels le mettent ainsi à l'honneur. À Montaudran, sur l'ancien site même de la société Latécoère, se trouve aujourd'hui un musée qui porte l'appellation de « L'envol des pionniers ». Kessel est explicitement mentionné dans l'exposition permanente sur un panneau sur lequel le visiteur peut lire :

Joseph Kessel raconte...

De nombreux auteurs ont relaté l'aventure humaine de cette épopée. Joseph Kessel, ami de nos héros, est l'un d'eux. Il évoque ici son escale sur le terrain de Mendoza en Argentine : « Rien ne vaut pour moi en intensité, en profondeur, en pureté, le plaisir de ces haltes brèves, de ces rencontres imprévues, sur de vastes champs où tournent les moteurs et où se repose pour quelques instants, avant que de reprendre son voyage, la race des hommes de l'air ».

¹²⁴ Joseph Kessel, « Les censeurs impudents », *Gringoire*, 22 novembre 1935, p. 11.

¹²⁵ *Ibid.*

En basculant de la plume de Kessel au musée toulousain, la parole de Kessel est transformée en référence institutionnelle. En parallèle, cet affichage public permet de faire comprendre au public d'aujourd'hui, qui connaît principalement Kessel en tant qu'écrivain et co-auteur du « Chant des partisans », que celui-ci a également été une figure de l'aviation et que le témoignage de son expérience, digne d'intérêt et de confiance, fait désormais partie du patrimoine aéronautique national. Si à Montaudran, la référence à Kessel se fait dès le titre du panneau par son nom, il en va autrement au Musée de l'Air au Bourget. En effet, le panneau exposé dans l'espace dédié à la Grande Guerre met d'abord en lumière une brève citation de *L'Équipage*, périphrase pour désigner l'aviation : « l'arme la plus périlleuse » (Eq, p. 60), avant d'en déployer l'explication comme suit :

Échappant à l'enfer des tranchées, les aviateurs n'en sont pas moins des combattants d'une guerre totale qui conduit un grand nombre d'entre eux à la mort. Dans le camp français, 16% des pilotes et 40% des observateurs sont tués, dont plus des trois-quarts durant la période 1917-1918, très meurtrière. Aviateur pendant la guerre, Joseph Kessel, dans son roman *L'Équipage* qualifie ainsi l'aéronautique d'arme « la plus périlleuse ». Les combats aériens et l'exposition permanente aux tirs ennemis en constituent les risques les plus connus. Cependant, les erreurs de pilotage, les insuffisances de l'instruction, les défaillances mécaniques, les vices de fabrication ou les défauts des matériels sont des causes plus fréquentes encore de blessures ou de mort. [...] Au sol, l'éloignement relatif des lignes assure néanmoins aux combattants de l'air un certain confort qui leur vaut rapidement le titre de privilégiés. Les singularités de cette nouvelle arme favorisent l'émergence d'un mode de vie et d'une culture auxquels les aviateurs s'identifient fortement.

Cet exposé historique est en tous points conforme au roman de Kessel qui se déroule dans les années 1917-1918 au cours desquelles de nombreux personnages meurent pendant leurs missions aériennes : Berthier, Mercier, Charensole, Brûlard, Narbonne, Thélis, Herbillon et jusqu'à la moitié de l'escadrille « en quelques jours » (Eq, p. 233). Les scènes de combat narrées par Kessel reflètent la violence des affrontements, la résistance en même temps que la vulnérabilité des équipages ainsi que les défaillances techniques auxquelles ils peuvent être confrontés :

L'appareil descendait lentement, insensiblement, comme si le pilote craignait de perdre trop vite sa hauteur.

« Il a sûrement une panne ou autre chose », dit Marbot.

Un cri joyeux leur échappa, lorsqu'ils virent sortir de l'appareil, enfin posé, Thélis et Maury. [...]

« Vous avez été sonnés ? demanda Marbot.

- De première, fit gaiement Thélis, quatre *Fokker* sur nous. Ils nous ont crevé le radiateur. Heureusement nous étions haut et Maury est rentré comme un fin voilier. (Eq, p. 117)

Quant à l'image des aviateurs, elle est autant celle d'« une famille accueillante et nombreuse, la saine et rude famille des hommes seuls, où des lois élémentaires gouvern[ent] l'existence sans les charger d'inutiles soucis » (Eq, p. 146) que celle de soldats « privilégiés », incarnée par Herbillon rasé de près, enveloppé dans son manteau de fourrure, qui se déplace en automobile près de la ligne de front au sortir d'un repas arrosé au champagne. L'interaction entre l'événement historique commémoré au musée de l'Air du Bourget et sa retranscription romanesque par Kessel légitime la portée documentaire du propos de Kessel et contribue à sa patrimonialisation en tant qu'aviateur ayant participé à la Grande Guerre et que romancier.

En plus des musées, d'autres organismes institutionnels mettent à l'honneur Kessel et son œuvre. C'est le cas de l'Institut National du Service Public qui forme les futurs administrateurs de l'État :

Après une nuit de débat, les élèves français et internationaux de la promotion 2022-2023 du Cycle international de perfectionnement (Cip) et du Cycle supérieur des administrateurs ont décidé d'adopter le nom de « Joseph Kessel ».

[Ils] expliquent leur choix :

En choisissant Joseph Kessel, nous avons voulu honorer un écrivain et intellectuel français qui a su conjuguer les œuvres de l'esprit et l'action ouverte sur le monde. Son travail est empreint d'un profond respect pour la diversité culturelle. [...] Écrivain engagé, journaliste, aviateur, résistant et grand humaniste, Joseph Kessel est avant tout connu pour son engagement en faveur de la liberté, de la justice et de la paix. Son œuvre littéraire est marquée par ces préoccupations, avec des romans [...] qui abordent des thèmes universels tels que la fraternité et le courage¹²⁶.

L'œuvre de Kessel, les valeurs humaines qu'il défend et incarne font de lui une figure digne de devenir un signe de ralliement et de fédérer des individus visant un même

¹²⁶ Communiqué en ligne : <https://insp.gouv.fr/espace-presse#:~:text=La%20promotion%20Cip%2DCSPA%202022,nom%20de%20%22Joseph%20Kessel%22>

objectif de formation et d'épanouissement professionnel, à l'image d'une escadrille. Il n'est alors pas étonnant de lire dans la presse, en 2021, que l'aéronautique, actuellement en mutation, « nécessite une réinvention et un dépassement qui ne sont pas sans rappeler certains romans emblématiques. Ces histoires d'hier peuvent inspirer les prouesses de demain ou tout simplement transmettre la passion de l'aéronautique¹²⁷ », *L'Équipage* étant cité à l'appui de ce propos. Pour illustration de cette affirmation, l'expérience de vie de deux personnes peut être convoquée. La première bénéficie d'une renommée internationale dans le monde de l'aéronautique. Il s'agit de Patrick Baudry, lieutenant-colonel dans l'Armée de l'air et deuxième astronaute français à être allé dans l'espace, qui a entrepris en 1998 de parcourir, dans un hydravion des années 1930, les 13 400 kilomètres du trajet de l'Aéropostale en suivant ses escales mythiques, celles-là mêmes que Kessel a immortalisées dans *Vent de sable* et *Mermoz*. Il publie un ouvrage de son voyage intitulé *Sur les traces de l'Aéropostale – Un vol de légende*, présenté comme suit sur la quatrième page de couverture :

Chaque étape donne à Patrick Baudry l'occasion de livrer ses impressions et de dégager les symboles forts de ce vol. Digne héritier des pilotes de l'Aéropostale, l'homme du cosmos a le regard tourné vers les défis du prochain millénaire. Pour lui, ils sont de la même trempe que ceux des anciens défricheurs du ciel. Témoin attentif, Cyril Le Tourneur d'Ison tient le carnet de bord. De Toulouse à Santiago du Chili subsistent encore les derniers vestiges de l'épopée bouleversante dont Mermoz, Guillaumet et Saint-Ex furent les héros. Souvenirs, images d'archives et émotions vécues se mêlent ici dans une juxtaposition audacieuse.

Le parcours exceptionnel de Mermoz fondée sur sa personnalité rayonnante continue de fasciner les générations qui lui succèdent depuis bientôt quatre-vingt-dix ans. Josiane Charvet, une institutrice qui exerça à l'école d'Aubenton, ville natale de Mermoz où depuis 1986 est ouvert un musée en l'honneur de l'aviateur, voit sa vie bouleversée par sa lecture de la biographie *Mermoz* rédigée par Joseph Kessel : « Elle succombe au charme du pionnier de l'air et raconte à sa classe la vie de l'aviateur en plusieurs épisodes. Elle amène chaque année ses élèves de CE1 au musée¹²⁸ ». Kessel ne s'y trompait pas lorsqu'il écrivait en 1938 : « Les enfants l'[Mermoz] apprendront bientôt » (M, p. 431).

¹²⁷ « [Romans et aviation] Dans *L'Équipage*, les fulgurances poétiques de Joseph Kessel », *L'Usine Nouvelle* (site web), vendredi 30 juillet 2021, en ligne : https://nouveau-europresse-com.merlin.upicardie.fr/Link/BUCOMPIEGNET_2/news%c2%b720210730%c2%b7GUNB%c2%b71125059 consulté le 12 novembre 2023.

¹²⁸ Thierry de Lestang-Parade, Alice Beckel, « Jean Mermoz, aviateur émérite », *Courrier picard*, 12 décembre 2021.

Aujourd'hui encore, Kessel et ses œuvres continuent de nourrir des vocations et d'être sources d'inspiration. Depuis le 30 août 2023, à Paris, le comédien Franck Desmedt, dans une mise en scène de Mathieu Rannou¹²⁹, incarne Kessel et retrace sa vie, véritable traversée dynamique du XX^e siècle, transpirant (au sens propre comme au sens figuré) l'énergie vitale de notre aventurier des airs et de la plume, explorateur insatiable de la nature humaine. En septembre 2023, Judith Cohen Solal, Jonathan Hayoun et le dessinateur Nicolas Otero publient un roman graphique intitulé *Joseph Kessel l'indomptable* créé à partir « des ultimes entretiens que Kessel a livrés, au soir de sa vie, à Jean-Marie Baron [son filleul]. Dans ce testament oral, l'écrivain se raconte et illustre autant qu'il le perpétue le mythe qu'il représente¹³⁰ ». En s'appuyant sur ces entretiens inédits au moment de la parution de l'ouvrage, les auteurs proposent une rétrospective chronologique de la vie de Kessel au plus près des événements tels qu'il les raconte lui-même. Sous la plume de Dominique Bona, c'est la relation de Kessel avec son neveu Maurice Druon qui devient en mars 2023 l'objet d'une biographie intitulée *Les Partisans. Kessel et Druon, une histoire de famille* :

Joseph Kessel – Maurice Druon : retour au pays des grands hommes. C'est encore le temps des héros, des aventuriers, des bâtisseurs. La vie ne leur fait pas peur. Ils la défient, ils la dévorent. Ils la veulent à la mesure de leurs rêves enflammés. [...] J'ai aimé faire revivre ces deux légendes : l'étincelant Kessel du *Lion* et des *Cavaliers*, et le lionceau Druon, son presque-fils, auteur à panache des *Rois maudits*¹³¹.

Enfin, dans le cadre du Festival Étonnants Voyageurs qui s'est tenu à Saint-Malo en mai 2024, le Prix Joseph Kessel¹³² a été attribué à Velibor Colic pour son roman *Guerre et pluie*. En juin 2024, c'est l'adaptation cinématographique du roman kesselien *L'Armée des ombres* par Jean-Pierre Melville en 1969 qui ressort en salles à l'occasion de la commémoration des quatre-vingts ans du débarquement allié en Normandie.

Kessel, encore et toujours, reste sur tous les fronts. Quarante-cinq ans après son décès, il continue d'habiter l'espace historique, littéraire, aéronautique et culturel français, en raison de la richesse de son parcours, de l'intelligence et de la sensibilité de

¹²⁹ Ce spectacle intitulé Kessel, *la liberté à tout prix* a été nommé pour le Molière du Seul/e en scène 2024.

¹³⁰ Judith Cohen Solal, Jonathan Hayoun, Nicolas Otero, *Joseph Kessel l'indomptable*, « Note d'intention », Paris, Editions Steinkis, 2023. (Aucun numéro de page ne figure dans l'album).

¹³¹ Propos de Dominique Bona, en ligne :

<https://www.gallimard.fr/Catalogue/GALLIMARD/Blanche/Les-Partisans>

¹³² Le Prix Joseph Kessel « est attribué sur candidature, à l'auteur ou l'autrice d'une œuvre littéraire écrite en français dans l'esprit de Joseph Kessel : voyage, biographie, récit ou essai. Le livre doit avoir été publié entre le 1^{er} mars de l'année précédente et le 28 février de l'année en cours. Un appel à candidature est lancé chaque année auprès des missions d'éditions. », lit-on sur le site de la SCAM à l'adresse <https://www.scam.fr/lessentiel/prix-et-etoiles/prix-litteraires/prix-joseph-kessel/>

son regard (sur les personnes rencontrées et les événements vécus), de son altruisme et de son attachement profond en l'Homme. Comme le souligne Gilles Heuré, « la lecture de ses articles comme celle des autres textes – nouvelles ou romans – qu'ils ont inspirés ne doit donc pas attendre : ils sont la matière même du siècle tourmenté qui fut le sien et qui est encore le nôtre¹³³ », toujours marqué par des guerres mais aussi par des défis novateurs qui amènent l'homme à se révéler davantage à lui-même.

¹³³ Gilles Heuré, « Préface », Joseph Kessel, *Reportages, romans, op. cit.*, p. 31.

CONCLUSION

Ce que je crois de toute mon âme c'est que, se voyant mourir comme il[s] l'avai[en]t voulu, après avoir vécu comme il[s] l'avai[en]t fait, libre[s] de toute compromission, pur[s] de toute souillure, n'ayant fait qu'aimer, combattre, rire et souffrir, et mesurant dans l'espace d'un éclair la courbe qui [les]avait mené[s] [d'un bout du ciel] à [l'autre], [les aviateurs] connurent le sacre de [leur] vérité. On ne peut être certain d'elle que sur le pas de la mort. (M, p. 431-432)

Ces mots qui clôturent le récit de la vie du grand Mermoz par Kessel s'appliquent si bien à la vie de chaque aviateur racontée sous sa plume (tout comme à la sienne propre) qu'ils me semblent constituer un épilogue juste pour refermer ce travail de recherche tout en laissant ouverte l'épopée des pionniers de l'aviation militaire et civile.

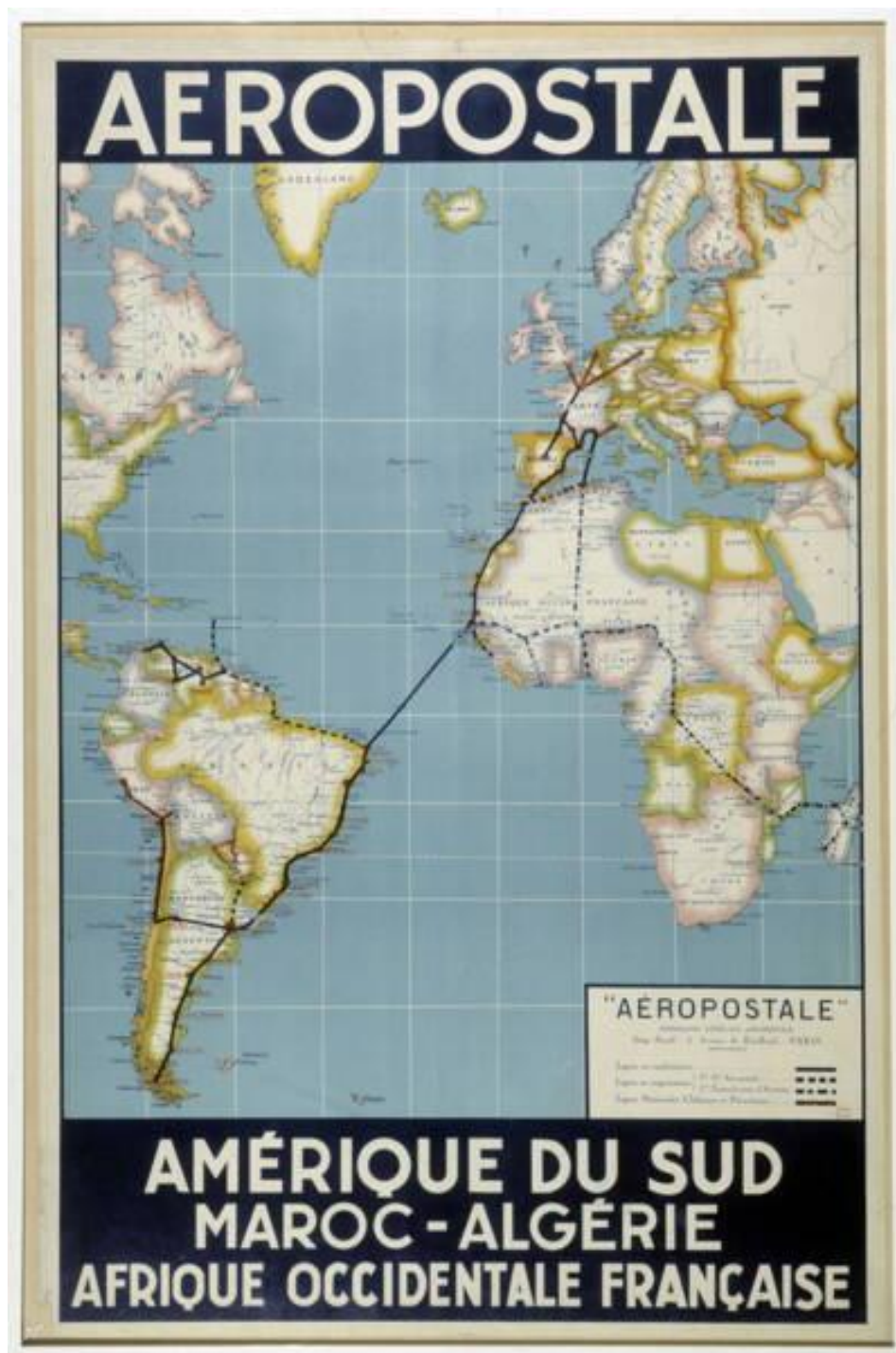
Joseph Kessel est assurément un des écrivains phares de la littérature d'aviation du XX^e siècle, véritable héros volant de la Première Guerre mondiale avant de devenir le héraut des aviateurs, ses camarades avant toute chose. Dans ses reportages comme dans ses récits, il célèbre des destins d'exception, magnifiques et souvent tragiques (« nous sommes rarement vieux dans l'aviation » (Eq, p. 101), rappelle le capitaine Thélis), avec sincérité, humilité, foi et fraternité. Loin de se surestimer, il fait corps avec eux et loue leur engagement personnel et éthique, leur implication aussi bien humaine que technique, toujours guidé par le goût de l'aventure, de l'exploration de nouveaux territoires humains, aériens et terrestres. Le regard qu'il porte sur eux est celui d'un frère d'armes, à la fois sensible et aguerri. Il se nourrit de son vécu d'aviateur, de ses lectures, de ses rêves, mêlant ainsi réalité et imaginaire sans qu'il soit aisé pour le lecteur de déterminer la frontière souvent ténue qui existe entre ces deux pôles. « [Son] regard qui semblait lointain était d'une rare acuité. Et ce don exceptionnel s'accompagnait, pour notre bonheur, d'une admirable faculté d'évocation¹³⁴ », souligne le journaliste André Lafargue dans sa nécrologie de l'écrivain. Grâce à ses talents de conteur, Kessel emporte en effet dans son sillage le lecteur qui, séduit, enchanté, (r)ouvre à son tour les yeux sur les prouesses aériennes de ces pionniers sans toujours être dupe de la prétériorité lorsqu'elle est employée. Comment en effet croire Kessel « incapable de traduire en paroles cette volupté physique et spirituelle qui ne ressemble à rien. Incapable aussi de transmettre le

¹³⁴ Propos cités dans Jonathan Barkate, « Kessel reporter : de la chose vue à la chose lue », *Arts et Savoirs* [En ligne], 8 | 2017, mis en ligne le 21 octobre 2019, consulté le 05 juin 2024. URL: <http://journals.openedition.org/aes/986> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/aes.986>

sortilège du voyage en avion » (VdS, p.88) ? C'est bien évidemment l'idée contraire qu'il insuffle en réalité dans les trois œuvres étudiées conduisant le lecteur d'aujourd'hui à se forger une image mentale éclairée et enthousiaste des premiers « pas » de l'aviation moderne.

Annexe 2

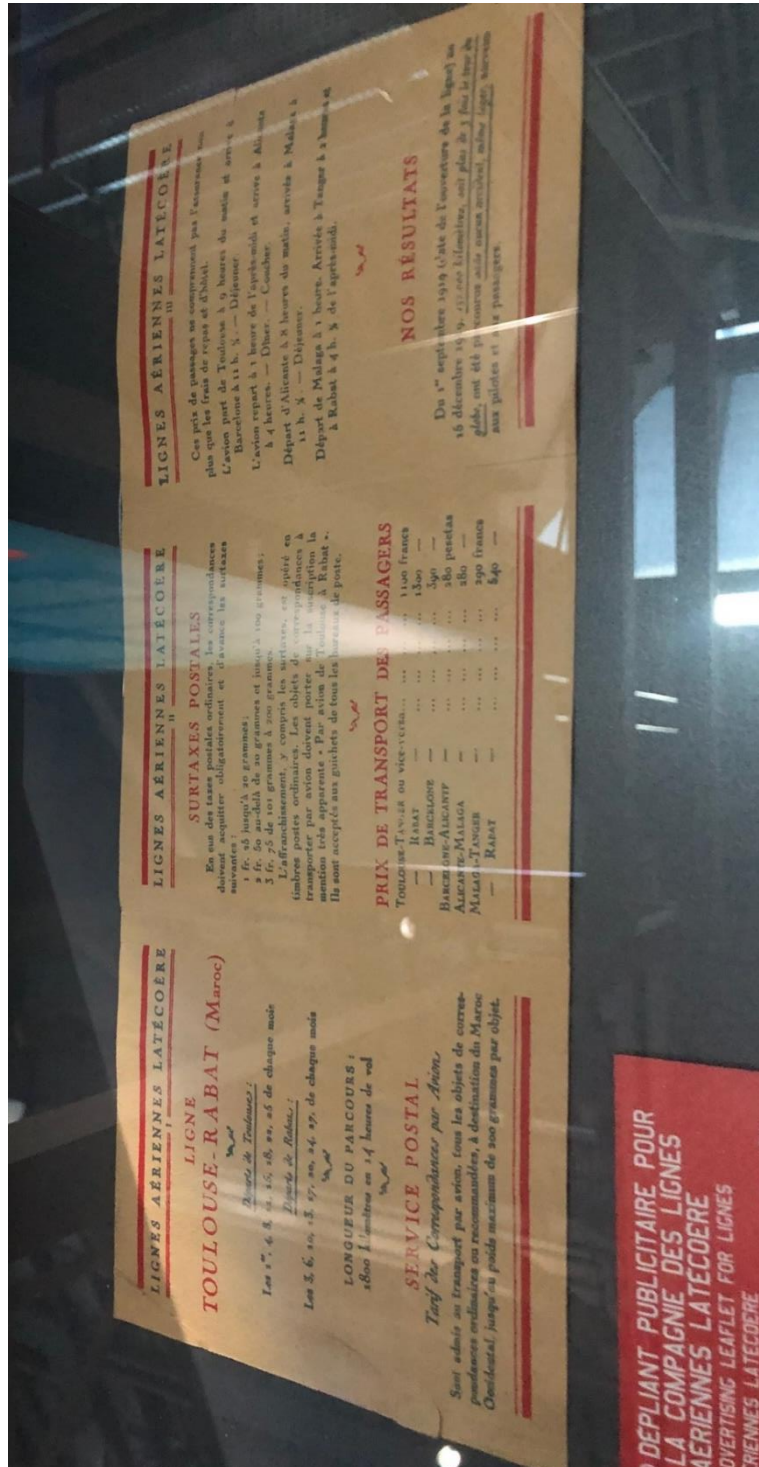
Carte des lignes de l'Aéropostale¹³⁶.



¹³⁶ Document en ligne : <https://www.geo.fr/histoire/la-legende-saint-exupery-retour-sur-lepopee-de-lecrivain-pilote-au-sein-de-laeropostale-203871>

Annexe 3

Exemple de « dépliant publicitaire pour la compagnie des lignes aériennes Latécoère » exposé au musée « L'envol des pionniers » à Toulouse¹³⁷.



¹³⁷ Photographie personnelle prise le lundi 21 août 2023.

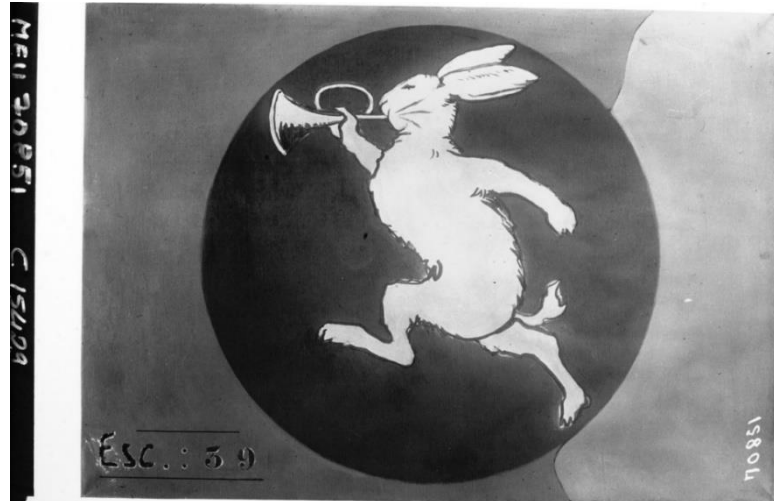
Annexe 4

Première page de couverture de l'hebdomadaire *Voilà*, n° 161, publié le 21 avril 1934.



Annexe 5

- « Exposition des insignes des escadrilles au Trocadéro : le lapin jouant de la trompette du capitaine Vachon (39me escadrille) : [photographie de presse] / Agence Meurisse ».



- Photographie représentant l'aspirant Joseph Kessel (troisième homme debout en partant de la gauche) et le capitaine Thélis Vachon (deuxième homme assis en partant de la gauche), devant un appareil portant l'insigne l'escadrille : le lapin blanc au clairon.

Photographie¹³⁸ dédiée par Kessel au fils de Pierre Carretier avec qui il faisait équipe.

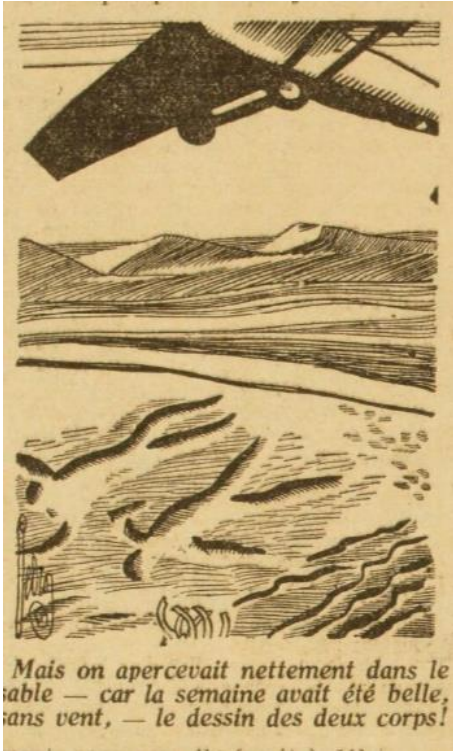


¹³⁸ Cette photographie figure dans la biographie *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion* d'Yves Courrière, Paris, Plon, 1985, dans le dossier photos placé entre les pages 480 et 481.

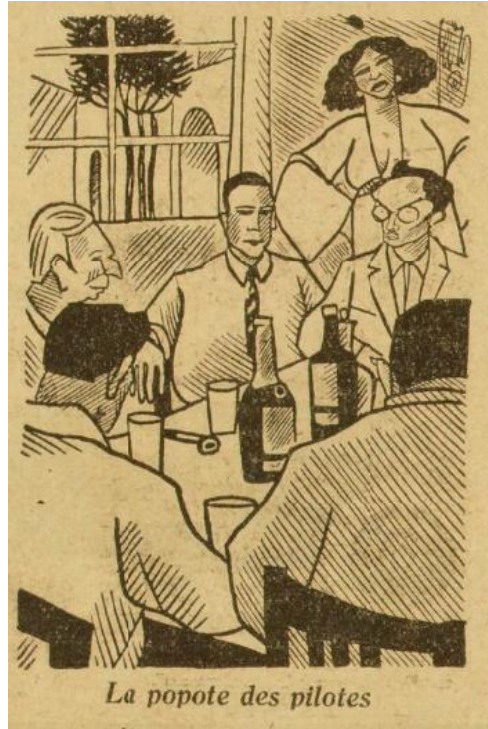
Annexe 6

Exemples d'illustrations accompagnant le reportage « Les Courriers du bled » paru dans l'hebdomadaire *Gringoire*, du 31 mai 1929 au 4 octobre 1929.

21 Juin 1929



5 juillet 1929



26 juillet 1929



4 octobre 1929



Annexe 7

Programme pour le cycle 4 (extrait)¹³⁹.

<p>3^{ème}</p> <p>Se raconter, se représenter</p> <p>Enjeux littéraires et de formation personnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - découvrir différentes formes de l'écriture de soi et de l'autopartrait ; - comprendre les raisons et le sens de l'entreprise qui consiste à se raconter ou à se représenter ; - percevoir l'effort de saisie de soi et de recherche de la vérité, s'interroger sur les raisons et les effets de la composition du récit ou du portrait de soi. <p>Indications de corpus :</p> <p>On étudie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un livre relevant de l'autobiographie ou du roman autobiographique (lecture intégrale) ou - des extraits d'œuvres de différents siècles et genres, relevant de diverses formes du récit de soi et de l'autopartrait : essai, mémoires, autobiographie, roman autobiographique, journaux et correspondances intimes, etc. Le groupement peut intégrer des exemples majeurs de l'autopartrait ou de l'autobiographie dans d'autres arts (peinture, photographie ou images animées – vidéo ou cinéma). 	<p>Dénoncer les travers de la société</p> <p>Enjeux littéraires et de formation personnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - découvrir des œuvres, des textes et des images à visée satirique, relevant de différents genres et formes, et d'arts différents ; - comprendre les raisons, les visées et les modalités de la satire, les effets d'ironie, de grossissement, de rabaissement ou de déplacement dont elle joue, savoir en apprécier le sel et en saisir la portée et les limites ; - s'interroger sur la dimension morale et sociale du comique satirique. <p>Indications de corpus :</p> <p>On étudie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des œuvres ou textes de l'Antiquité à nos jours, relevant de différents genres ou formes littéraires (particulièrement poésie satirique, roman, fable, conte philosophique ou drolatique, pamphlet) et - des dessins de presse ou affiches, caricatures, albums de bande dessinée. <p>On peut aussi exploiter des extraits de spectacles, d'émissions radiophoniques ou télévisées, ou de productions numériques à caractère satirique.</p>	<p>Visions poétiques du monde</p> <p>Enjeux littéraires et de formation personnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - découvrir des œuvres et des textes relevant principalement de la poésie lyrique du romantisme à nos jours ; - comprendre que la poésie joue de toutes les ressources de la langue pour célébrer et intensifier notre présence au monde, et pour en interroger le sens ; - cultiver la sensibilité à la beauté des textes poétiques et s'interroger sur le rapport au monde qu'ils invitent le lecteur à éprouver par l'expérience de leur lecture. <p>Indications de corpus :</p> <p>On étudie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des poèmes ou des textes de prose poétique, du romantisme à nos jours, pour faire comprendre la diversité des visions du monde correspondant à des esthétiques différentes ; le groupement peut intégrer des exemples majeurs de paysages en peinture. 	<p>Agir dans la cité : individu et pouvoir</p> <p>Enjeux littéraires et de formation personnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - découvrir des œuvres et textes du XIX^e siècle appartenant à des genres divers et en lien avec les bouleversements historiques majeurs qui l'ont marqué ; - comprendre en quoi les textes littéraires dépassent le statut de document historique et visent au-delà du témoignage, mais aussi de la simple efficacité rhétorique ; - s'interroger sur les notions d'engagement et de résistance, et sur le rapport à l'histoire qui caractérise les œuvres et textes étudiés. <p>Indications de corpus :</p> <p>On étudie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en lien avec la programmation annuelle en histoire (étude du XX^e siècle, thème 1 « L'Europe, un théâtre majeur des guerres totales »), une œuvre ou une partie regard sur l'histoire du siècle – guerres mondiales, société de l'entre-deux-guerres, régimes fascistes et totalitaires (lecture intégrale). <p>On peut aussi étudier des extraits d'autres œuvres, appartenant à divers genres littéraires, ainsi que des œuvres picturales ou des extraits d'œuvres cinématographiques.</p>	<p>- Progrès et rêves scientifiques</p> <p>Enjeux littéraires et de formation personnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - s'interroger sur l'idée du progrès scientifique, cher au XIX^e siècle, tantôt exalté et mythifié, tantôt objet de répulsion ou de désillusion ; - poser la question des rapports entre les sciences et la littérature, notamment à travers des œuvres mettant en scène la figure du savant, créateur du bonheur de demain ou figure malaisante et diabolique ; - interroger l'ambition de l'art à penser, imaginer, voire anticiper le progrès scientifique et technologique. <p>Indications de corpus :</p> <p>On peut étudier des romans et des nouvelles de science-fiction et des récits d'anticipation.</p> <p>On peut aussi avoir recours à des textes et documents issus de la presse et des médias (articles de journaux ou de revues, enregistrements radio ou télévisés, médias numériques).</p> <p>- Questionnement libre</p>
--	---	--	--	--

¹³⁹ Programme pour le cycle 4, en ligne :

https://cache.media.education.gouv.fr/file/MEN_SPE_11/76/0/Programme_cycle_4_pour_B.O._1424760.pdf consulté le 28 avril 2024.

Bibliographie

Œuvres littéraires de Joseph Kessel

- *L'Équipage* (1923), Paris, Flammarion, « Étonnants classiques », 2014.
- *Vent de sable* (1929), Paris, Gallimard, « Folio », 2022.
- *Mermoz* (1938), Paris, Gallimard, « Folio », 2022.

Écrits journalistiques de Joseph Kessel

- « Les courriers du bled », *Gringoire* n° 30-48, dix-neuf articles publiés dans l'hebdomadaire entre le 31 mai et le 4 octobre 1929.
- « Les censeurs impudents », *Gringoire* n° 368, 22 novembre 1935.
- « "Comme c'est rapide, commode, facile !" Ainsi parle-t-on aujourd'hui de Casa-Dakar, la route héroïque », *Paris-Soir*, 22 juin 1936.
- « Mermoz, un homme... une épopée », *Paris-Soir*; 29 articles publiés entre le 2 avril et le 6 mai 1938.

Anthologies regroupant différentes œuvres de Joseph Kessel

- *Reportages, Romans*, Paris, Quarto Gallimard, 2010.
- *Romans et récits*, vol. I, Paris, Gallimard, Bibliothèque de La Pléiade, 2020.
- *Les Héros du ciel*, Paris, Arthaud, 2023.

Études et discours sur Joseph Kessel et sur ses œuvres

- BARKATE Jonathan, « Kessel reporter : de la chose vue à la chose lue », *Arts et savoirs*, n°8, 2017, en ligne : <https://journals.openedition.org/aes/986>
- CHAMSON André, *Réponse au discours de réception de Joseph Kessel*, 6 février 1964, en ligne : <https://www.academie-francaise.fr/reponse-au-discours-de-reception-de-joseph-kessel> consulté le 5 avril 2024.
- COURRIÈRE Yves, *Joseph Kessel ou Sur la piste du lion*, Paris, Plon, 1985.
- DROIT Michel, *Discours de réception à l'Académie française*, jeudi 26 mars 1981, en ligne : <https://www.academie-francaise.fr/discours-de-reception-de-michel-droit> consulté le 11 août 2023.
- HEURÉ Gilles, « Préface » dans Joseph Kessel, *Reportages, Romans*, Paris, Quarto Gallimard, 2010, p. 9-31.

- LINKÈS Serge, *Dans l'atelier de Joseph Kessel*, Paris, Hermann Éditeurs, 2022.
- WEBER Olivier, *Dictionnaire amoureux de Joseph Kessel*, Paris, Plon, 2019.

Articles de presse consacrés à Joseph Kessel et/ou aux trois œuvres étudiées

- *L'Aérophile*, n°3-4, 1^{er}-15 février 1930, p.57, en ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6553797f/f25.item.zoom> consulté le 15 septembre 2023.
- « [Romans et aviation] Dans *L'Équipage*, les fulgurances poétiques de Joseph Kessel », *L'Usine nouvelle* (site web), 30 juillet 2021, en ligne : https://nouveau-europresse-com.merlin.u-picardie.fr/Link/BUCOMPIEGNET_2/news%c2%b720210730%c2%b7GUNB%c2%b71125059
- BILLY André, « Les livres de la semaine », *L'œuvre*, n° 2986, 4 décembre 1923, p.5.
- BONARDI Pierre, « Nos feuilletons – La semaine littéraire – Le muscle et la pensée », *L'Ère nouvelle*, 23 novembre 1923, p. 2.
- BROCHIER Jean-Jacques, « Joseph Kessel, Journalisme et littérature » dans *Magazine littéraire* n°32, septembre 1969, p. 7-21.
- COSTAZ Gilles, *Combat*, 5 juin 1969. Cet article est reproduit dans Joseph Kessel, *Reportages, Romans*, Quarto Gallimard, 2010, p. 1261-1264.
- GORELOFF Michel, « M. Joseph Kessel et le cinéma », *Cinémagazine*, n°35, 2 septembre 1927.
- H. B., « Souvenirs de l'aviation de guerre », *L'Aéronautique*, 1^{er} février 1924, p. 44.
- KEMP Robert, « Les Livres – *L'Équipage* », *La Liberté*, n° 21760, lundi 26 novembre 1923, p. 2.
- ORION, « Carnets des Lettres, des Sciences, et des Arts - *L'Équipage* », *L'Action française* du 3 juillet 1924.
- PAPILLAUD Karine, « Joseph Kessel - Hommage à un homme du monde », *Le Point.fr*, vendredi 4 décembre 2009, en ligne : <https://nouveau-europresse-com.merlin.u-picardie.fr/Search/ResultMobile/0> consulté le 12 novembre 2023.
- SIMON Pierre-Henri, « Joseph Kessel, témoin parmi les hommes », *Le Monde*, 7 juin 1969.

- WOHL Robert, « Par la voie des airs : l'entrée de l'aviation dans le monde des lettres françaises, 1909-1939 », *Le mouvement social*, n° 145, décembre 1988.

Sélection d'émissions radiophoniques ou télévisées consacrées à Joseph Kessel

- « Le premier tour du monde », lundi 24 juillet 2023, en ligne : <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-grandes-traversees/le-premier-tour-du-monde-2494223>.
- « Souvenirs de Joseph Kessel sur la Première Guerre mondiale », en ligne : <https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/i14063916/souvenirs-de-joseph-kessel-sur-la-premiere-guerre-mondiale> consulté le 27 juillet 2023.
- France Culture, « 1/4 du podcast Joseph Kessel témoin parmi les hommes », dimanche 14 mars 2021, en ligne : <https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/les-nuits-de-france-culture/entretiens-avec-joseph-kessel-temoin-parmi-les-hommes-1-4-j-ai-regarde-les-evenements-et-les-hommes-et-je-les-ai-racontes-aussi-bien-que-j-ai-pu-2900534>

Articles universitaires sur l'aviation des années 1900-1939 en littérature

- AUROY Carole, « La mystique de l'aviation dans les romans français de l'entre-deux-guerres », dans Carole AUROY, Aude PRÉTA-DE BEAUFORT, Jean-Michel WITTMANN (dir.), *Roman mystique, mystiques romanesques aux XX^e et XXI^e siècles*, dir. Paris, Classiques Garnier, 2018, p. 231-247.
- ODAERT Olivier, « L'aviateur dans la littérature française de 1909 à 1923. Une incarnation du « mythe du progrès ? », *L'imaginaire de l'aviation pionnière*, Françoise Lucbert et Stéphane Tison éd, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2016, p. 295-309.

Articles et ouvrages sur l'aviation

- BOURDET Maurice, « L'Aéropostale – Une épopée de l'air », *Le Petit Parisien*, jeudi 16 novembre 1932.
- BOURDET Maurice, « Déclaration de M. Painlevé sur le rôle de notre aviation », *Le Petit Parisien*, jeudi 24 novembre 1932.
- DAURAT Didier, *Dans le vent des hélices*, Paris, Éditions du Seuil, 1956.

- GILE-NICAUD Gilbert, « Héros d'aujourd'hui - Un pilote de ligne », *L'Intransigeant*, jeudi 15 novembre 1928, p. 1.
- LAUNAY Pierre-Jean, « M. de Saint-Exupéry obtient le Prix « Femina-Vie Heureuse », *Paris-Soir*, vendredi 4 décembre 1931.
- LESTANG-PARADE (de) Thierry, Alice BECKEL, « Jean Mermoz, aviateur émérite », *Courrier picard*, 12 décembre 2021.
- MORTANE Jacques, *La Guerre aérienne illustrée*, n°111, jeudi 26 décembre 1918, p.12, en ligne :
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k64748730/f12.item.zoom> consulté le 12 novembre 2023.
- PETIT Edmond, *La vie quotidienne dans l'aviation en France au début du XX^e siècle 1900-1935*, Paris, Hachette, 1980.
- REINE Marcel, SERRE Édouard, *Chez les fils du désert*, Paris, Les Éditions de France, 1929.

Articles et ouvrages de critique littéraire

- AMOSSY Ruth, *L'Argumentation dans le discours*, Paris, Armand Colin, « Collection U », 2021.
- BARTHES Roland, *Encyclopedia Universalis*, « Texte (théorie du) », 1973.
- BENJAMIN Walter, *Le Raconteur dans Nikolaï Leskov, Le voyageur enchanté*, Paris, Editions Payot & Rivages, « Rivages poche Petite bibliothèque », trad. du *Raconteur* par Maël Renouard, 2011.
- BOUCHARENC Myriam, *L'écrivain-reporter au cœur des années trente*, Villeneuve d'Ascq, Presses Universitaires du Septentrion, 2004.
- DENIS Benoît, « La consécration », *COntEXTES* [Online], 7 | 2010, Online since 03 June 2010, connection on 02 June 2024, en ligne :
<http://journals.openedition.org/contextes/4639>; DOI:
<https://doi.org/10.4000/contextes.4639>
- DOUBROVSKY Serge, « Les points sur les i », dans Jean-Louis Jeannelle et Catherine Viollet (dir.), *Genèse et autofiction*, Louvain-la-Neuve, Academia-Bruylant, « Au cœur des textes », n°6, 2007, p.53-55.
- DUBOIS Jacques, *L'Institution de la littérature*, Bruxelles-Paris, Labor-Nathan, coll. « Dossiers média », 1986.
- GENETTE Gérard, *Palimpsestes*, Paris, Éditions du Seuil, 1982.

- JAUSS Hans Robert, *Pour une esthétique de la réception*, traduit de l'allemand par Claude Maillard, Préface de Jean Starobinsky, Paris, Gallimard, 1972.
- MAINGUENEAU Dominique, *Manuel de linguistique pour les textes littéraires*, Paris, Armand Colin, 2010.
- RAIMOND Michel, *Le Roman*, Paris, Armand Colin, « Coursus », 1988.
- RIVIÈRE Jacques, « Le Roman d'aventure », *Nouvelle Revue Française*, n° 55, 1^{er} Juillet 1913.
- ROUSSET Jean, *Leurs yeux se rencontrèrent, La scène de première vue dans le roman*, Paris, Librairie José Corti, 1984.

Ouvrage d'histoire des sensibilités

- CORBIN Alain, COURTINE Jean-Jacques, VIGARELLO Georges, *Histoire de la virilité, Tome 3. La virilité en crise ? XX^e-XXI^e siècle*, Paris, Éditions du Seuil, 2011.

Bandes dessinées et romans graphiques

- COHEN SOLAL Judith, HAYOUN Jonathan, OTERO Nicolas, *Joseph Kessel l'indomptable*, « Note d'intention », Paris, Éditions Steinkis, 2023.
- DUMAS, BEC, SAITO, *L'Aéropostale - Des pilotes de légende*, Tome 3, « Paul Vachet », Paris, Éditions Soleil, 2018.
- FAINA, BEC, Salvatori, *L'Aéropostale - Des pilotes de légende*, Tome 6, « Henri Rozès », Paris, Éditions Soleil, 2018.
- SATTOUF Riad, *L'Arabe du futur 5*, Paris, Allary Éditions, 2020.

Dictionnaires

- BAUDEAU SIEUR DE SOMAIZE Antoine, *Le Grand dictionnaire des précieuses ou la clef de la langue des ruelles*, Paris, Chez Jean Ribou, 1660.
- *Dictionnaire de l'Académie française*, « Confident », en ligne : <https://www.dictionnaire-academie.fr/article/A9C3504>
- *Dictionnaire des œuvres*, vol. II, dirigé par LAFFONT Robert et BOMPIANI Valentino, Robert Laffont, « Bouquins », 1980, quatrième réimpression, 1986.
- *Dictionnaire historique de la langue française*, Tome 1, dir. par Alain REY, Paris, Dictionnaires Le Robert, 1992, p. 957.

