

D'ICARE A BLÉRIOT

La promesse de Blériot franchissant le détroit du Pas de Calais sur monoplane réalise un rêve humain vieux comme le monde. Ce succès de l'aviateur français réhabilite d'un coup, à travers les siècles, tous les chercheurs d'ailes, bafoués et moqués, tous les inventeurs malheureux d'oiseaux mécaniques, les hommes volants, traités d'utopistes et de cerveaux chimériques. Il nous oblige à rectifier quelques-unes de nos opinions et, tout d'abord, l'interprétation nouvelle d'un vieux mythe s'impose.

Les moins sceptiques souriaient autrefois à traduire chez les auteurs latins ou grecs l'aventure héroïque et misérable d'Icare. Le fils de Dédale, emprisonné par Minos dans le labyrinthe de Crète, voulut, dit la légende, s'évader. Il se fabriqua d'immenses ailes formées de plumes d'oiseaux, ingénieusement jointes avec de la cire, puis il prit son vol au-dessus de la mer Egée. Mais, dédaigneux des prudents conseils paternels et plein d'orgueil en son pouvoir, soudain, Icare, rival de l'aigle, prétendit monter jusqu'au soleil. La cire fondit et l'homme-oiseau, précipité des hauts cieux, eut la mer pour tombeau.

La-dessus, on riait quand les interprètes de la fable se risquaient à indiquer dans ce récit l'idée première de l'aviation. Et pourtant, ces commentateurs avaient-ils tort ? Latham, dans ses essais malheureux, ne rénove-t-il pas la légende d'Icare ? A supposer que la mémoire de son double échec se perpétue, en dehors de tout document écrit, qu'en resterait-il de plus dans mille et mille ans au fond des imaginations populaires et dans le souvenir des poètes, grands déformateurs de la réalité ? Sans doute, les Grecs étaient de merveilleux créateurs de fictions ; cependant toute légende, même hellénique, naît-elle d'un fait réel ? Icare est peut-être un symbole, mais qui synthétise en lui les premiers efforts tentés pour la conquête de l'air.

Il y a mieux encore et qui atteste, une fois de plus, que rien n'est tout à fait nouveau sous le ciel. Un texte d'Horace, réputé classiquement obscur, prend soudain une signification précise, interprété dans le sens de l'aviation ; il constitue, dès lors, un document ancien et curieux sur la question. L'ode 28^e du livre I^{er} des Œuvres d'Horace contient une apostrophe qu'on s'était vainement torturé à traduire d'une façon plausible. Un passant s'adresse à l'ombre d'Archytas et lui dit : « Il ne te sert de rien d'avoir tenté de pénétrer les régions de l'air » (*Nec quicquam prodest aerias tentasse domos*). Ne faut-il pas voir là une allusion très nette à une expérience de vol plané ? D'anciens commentateurs poussent à cette argumentation qui ne paraît pas si bien faire. Denys Lambin érudit et lent scolaste est de ceux-là. Il fournit, en latin, s'il vous plaît, son explication : « Archytas de Tarente, expose-t-il, à la fois philosophe et constructeur de machines — on dirait volontiers, aujourd'hui et d'un seul mot, mécanicien — fabriqua une colombe de bois qui volait ; quand elle tombait, elle ne pouvait plus se soulever. »

Et pour authentifier ses dires par des références puissantes à l'antiquité, Denys Lambin renvoie à Aulo-Gelle. Or, on ouvre le premier livre des *Nuits attiques* ; après des considérations générales sur des tentatives puériles d'hommes volants ou de maladroits oiseaux artificiels, Aulo-Gelle continue : « Je me garderais bien de porter le même jugement sur Archytas, disciple de Pythagore. Il paraît aussi étonnant que tout ce qui vient d'être dit, mais on ne saurait le révoquer en doute, puisqu'il est attesté par les érigéens les plus sages et les plus illustres de la Grèce... Ils disent tous expressément qu'Archytas, par un prodige de mécanique, fit voler une colombe de bois. Cette pièce dont il avait habilement établi l'équilibre renfermait une certaine quantité de vent qui la soutenait quelque temps dans l'air... »

C'est évidemment l'enfance de l'art. Ou bien, l'automate d'Archytas paraît-il si élémentaire, faute d'avoir été décrit avec précision. Tant d'autres, soucieux de résoudre le même problème, allaient suivre pour perfectionner l'oiseau mécanique, depuis Régimontanus jusqu'à nos contemporains, en passant par Roger Bacon, le Père Fava et le Père Kircher, deux jésuites qui s'occupèrent d'aviation. On conte que Régimontanus vint à Nuremberg au-devant de Charles-Quint et, monté sur un aigle de fer, escorta l'empereur pour l'émerveillement des foules.

La colombe d'Archytas était-elle conditionnée pour supporter un homme ? Il ne semble pas. Et c'était ainsi moins dangereux, car la fin fut souvent tragique de ces « hommes volants » d'autrefois qui s'élancèrent dans l'espace avec des appareils trop sommaires. Faut-il rappeler la lamentable équipée de ce brave bénédictin anglais, Olivier de Malmesbury, qui, au XV^e siècle, muni d'ailes de sa façon, s'élança du toit de son couvent et mourut de sa chute. Jean-Baptiste Dante, du moins, fut plus heureux. Il parvint à planer au-dessus du lac Trasimène avant de s'abattre misérablement dans une rue de Pérouse et ne se cassa qu'une cuisse. Et vers le milieu du siècle dernier, le Breton La Bris put effectuer, sans trop de dommage, quelques évolutions, porté par un albatros resté fameux. Mais c'était hier qu'Otto Lillenthal, grâce à des ailes artificielles, parvint à exécuter plus de mille vols planés, de 1891 à 1896, avant de se rompre les os.

Ils sont légion, ces inventeurs, victimes de leur confiance et de leur foi au progrès. Et ce sont eux qui composent cette chaîne glorieuse qui va des confins des temps, à travers les siècles de tâtonnements, de la colombe d'Archytas à l'aéroplane moderne, des ailes mythologiques d'Icare au monoplane de Blériot.

Léon Bocquér.