

WOHL, Robert — *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920–1950*. New Haven: Yale University Press, 2005, Pp. 364.

À n'en pas douter, la mise au point de l'avion compte parmi les grandes réalisations de l'esprit humain. Alors même que s'effectuent les premiers vols et encore aujourd'hui, l'aviation inspire des passions et soulève l'enthousiasme. De fait, l'histoire de cette grande technologie a pour une bonne part été rédigée par des historiens amateurs, des passionnés qui ont publié d'innombrables « biographies » d'aéronefs, d'ouvrages de type (auto)biographique et d'histoires de sociétés ou d'unités militaires. L'impact culturel et social de l'aviation suscite malheureusement beaucoup moins d'intérêt.

Cela dit, quelques titres importants paraissent – aux États-Unis et en Grande-Bretagne surtout – à partir des années 1980. L'un d'entre eux est directement lié à l'ouvrage examiné dans ce compte rendu : *A Passion for Wings: Aviation and the Western Imagination, 1908–1918* (New Haven, Yale University Press, 1994) de Robert Wohl, professeur d'histoire intellectuelle et culturelle de l'Europe à l'Université de Californie à Los Angeles.

Second volume d'une trilogie consacrée à l'aviation et son impact sur l'imaginaire du monde occidental, *The Spectacle of Flight: Aviation and the Western Imagination, 1920–1950* offre une présentation similaire à celle de son illustre prédécesseur. Rédigé dans un style élégant et accessible, ce gros ouvrage abondamment illustré aborde quelques aspects de l'histoire de l'aviation par le biais de personnes ayant marqué les trois décennies qui ont vu ce mode de transport devenir un facteur crucial de l'évolution du monde.

Dans un premier chapitre, l'auteur décrit la fascination entourant un des personnages les plus adulés de son époque, l'Américain Charles Lindbergh, qui réussit en 1927 la première traversée sans escale en solitaire de l'Atlantique. L'auteur décrit comment ce vol épique transforme la vie du jeune pilote. Il montre aussi les efforts entrepris par Lindbergh pour promouvoir l'aviation sans compromettre son intégrité, voire son image d'Américain moyen – sérieux, honnête et déterminé. Ce portrait introduit fort bien les passages consacrés au pilote américain dans les autres chapitres.

De fait, c'est par le biais des nombreuses manifestations culturelles qui suivent le vol de Lindbergh que l'auteur amorce le second chapitre, consacré aux relations étroites entre l'aviation et le fascisme italien – un sujet fascinant et par trop méconnu. L'auteur décrit comment Benito Mussolini, un maître manipulateur que l'aviation fascine, investit de vastes sommes dans ce domaine et crée une armée de l'air dirigée par un pilote aux allures de star de cinéma, Italo Balbo. Records mondiaux et vols transatlantiques contribuent à promouvoir l'image de marque de l'Italie fasciste, pays jeune, moderne et viril.

Le troisième chapitre est consacré aux liens qui unissent l'aviation et le cinéma au cours des années 1920 et 1930. Ayant abordé la situation en Italie, l'auteur décrit avec force détails le tournage et la réception de deux grands classiques, *Wings* (1927) et *Hell's Angels* (1930). Ces films et d'autres encore montrent à quel point le cinéma américain est fasciné par l'image du pilote qui risque tout pour vivre sa passion.

L'auteur souligne toutefois qu'Hollywood s'intéresse bien peu à l'évolution du transport aérien qui, à cette époque, mise avant tout sur la sécurité, oserons-nous dire la routine et la banalité, pour attirer M. et Mme Tout-le-Monde.

Abandonnant le cinéma pour la littérature, Robert Wohl s'envole vers la France et un autre chapitre. Il nous présente un journaliste et écrivain, Joseph Kessel, qui évoque avec passion les vols épiques des pilotes de la société Aéropostale – « La Ligne » rendue célèbre par un écrivain connu mondialement, Antoine de Saint-Exupéry. L'auteur évoque par la suite la carrière de Jean Mermoz, un pilote exceptionnel fréquemment comparé à Lindbergh qui disparaît en 1936 au cours d'un vol postal transatlantique. De fait, l'auteur décrit comment est né un mythe fait de sacrifice et de bravoure – la grande histoire de l'Aéropostale.

L'avion n'est pas qu'un messenger de paix aux cours des années 1920 à 1940. Le cinquième chapitre de l'ouvrage illustre comment il devient symbole de mort. L'auteur montre à quel point le film *Things to Come* (1936), tiré d'une nouvelle de H. G. Wells, et *Guernica*, œuvre magistrale de Pablo Picasso, s'inscrivent dans un climat d'inquiétude renforcé par le raid meurtrier lancé, alors que l'Espagne est déchirée par la guerre civile, contre Guernica, une petite ville du pays basque. Il souligne par ailleurs l'importance accordée à l'aviation militaire par le maître de l'Allemagne, Adolf Hitler, et le numéro deux du régime, le ministre de l'Air, Hermann Göring. La Seconde Guerre mondiale qui commence en 1939 accorde d'ailleurs un rôle de premier plan à l'avion. L'auteur, enfin, rappelle comment les plus amples ressources du Commonwealth et des États-Unis permettent la création de puissantes forces de bombardiers qui vont dévaster des villes entières, tuant ou blessant des centaines de milliers de personnes. On est bien loin du rêve qui inspirait les pionniers de la Belle Époque.

Dans un sixième et dernier chapitre, enfin, l'auteur nous invite à partager quelques réflexions sur l'importance de l'aviation pour les hommes et les femmes inspirées par le ciel. Il conclut que les progrès même du nouveau mode de transport entraînent la disparition du grand rêve d'aventure qui avait suscité tant de carrières. Aux cours des années 1920 et 1930, l'avion fascine le grand public qui voit en lui un tapis volant des temps modernes. Le pilote, quant à lui, est un être hors du commun que tout un chacun veut voir. La guerre même, aussi terrible soit-elle, offre un spectacle qui dépasse l'entendement. De 1920 à 1950, donc, l'avion et son pilote fascinent. Ils attirent l'attention. Ils sont spectaculaires, d'où le titre du remarquable ouvrage de Robert Wohl, *The Spectacle of Flight*.

Compte tenu de l'importance de la période étudiée par l'auteur, celui-ci avait des choix à faire. Il était certes impossible de tout dire, de tout montrer. Cela dit, il aurait été intéressant d'aborder ne serait-ce que brièvement le phénomène du vol privé, des premiers aéro-clubs au grand rêve de l'avion dans chaque garage, l'histoire des spectacles et rallyes aériens qui attirent des foules énormes, ou encore l'évolution du transport aérien, des pays occidentaux aux confins des empires coloniaux. De même, l'auteur ne prête guère d'attention à certains segments de la population eux-aussi touchés par le vol, les femmes par exemple, ou les adolescents. Le Commonwealth n'est guère présent dans ce livre, et l'Union soviétique en est pour ainsi dire absente. À cet égard, les quarante pages consacrées à la Seconde Guerre mondiale semblent

un tant soit peu détachées du reste de cet ouvrage qui colle de près aux années 1920 et 1930. Les illustrations sont magnifiques, mais il aurait sans doute été utile de voir quelques annonces publicitaires tirées de magazines spécialisés ou de grands quotidiens. Enfin, mentionnons que le livre ne comprend pas de bibliographie à proprement parler. Une personne en quête de pistes de recherche dispose toutefois de notes bien étoffées.

Ces quelques commentaires n'enlèvent rien à l'excellence du travail de l'auteur. *The Spectacle of Flight* est un ouvrage important pour quiconque souhaite aller au-delà de la simple étude technique de l'aviation. Il est à espérer que le troisième et dernier volume de la trilogie ne se fera pas trop attendre.

Réнал Fortier

*Musée de l'aviation du Canada, Ottawa*

WRIGHT, Nancy E., Margaret W. FERGUSON, and A. R. BUCK (eds.) — *Women, Property and the Letters of the Law in Early Modern England*. Toronto: University of Toronto Press, 2004. Pp. 316.

Nancy Wright, Margaret Ferguson, and A. R. Buck have brought together a group of scholars whose work challenges commonly accepted ideas about the relationship between early modern women and property. Following the footsteps of scholars such as Amy Erickson, this edited collection contrasts the legal theory and prescribed cultural norms of the time with the stories of women whose lives did not fit neatly within those boundaries. Using sources as disparate as works of literature, wills, court records, diaries, and letters, the book examines contemporary narratives written by and about early modern women.

The collected work is divided into three parts, the first examining commerce and credit, the second social reproduction and inheritance, and the third intellectual property. These categories are not rigid, and many of the chapters could fit into two or more of the parts. The editors took an interdisciplinary approach in choosing contributors, and consequently this book presents varied perspectives. The authors of the 13 chapters are made up of historians, sociologists, and legal and literary scholars, and thus the reader is treated to views of the subject seen through varied lenses. For example, while both Patricia Parker's "Temporal Gestation, Legal Contracts, and the Promissory Economies of the *Winter's Tale*" and Christine Churches' "Putting Women in Their Place: Female Litigants at Whitehaven, 1660–1760" speak to women's role in commerce and contract, the former examines the metaphors in a Shakespearean play while the latter documents the experiences of real women who turned to the legal system for assistance.

One of the most engaging qualities of this collection is the way in which many of the authors illustrate their hypotheses by using the lives of women as examples. This provides a living, breathing history far removed from dry legal theory. A most vivid illustration of a woman's proprietary interest in her body and sexuality is included in Laura Rosenthal's "The Whores Estate: Sally Salisbury, Prostitution, and Property in