

LE CORPS DE L'AVIATEUR: ENTRE SOPHISTICATION PRAGMATIQUE ET ADAPTATION AUX ESPACES AÉRIENS ET MONDAINS (1891-1914)

Jean-Pierre Blay

RESUMO: Na segunda metade do século XIX, o aparecimento do esporte e a revolução dos transportes na sociedade francesa provocam modificações importantes na indumentária masculina e feminina. A busca por resultados nos esportes aéreos é acompanhada por inovações que Santos-Dumont ajuda a popularizar na França e no Brasil. O relógio de pulso de Cartier, a camisa de colarinho alto, a gravata macia e o casaco de aviador são elementos modernos do vestuário do homem do século XX: apressado porém cuidadoso com a sua aparência. Isso tudo marcou os novos valores de uso do corpo a ponto de influenciar, graças aos pioneiros da aeronáutica, a produção da indústria têxtil francesa.

PALAVRAS-CHAVE: Alberto Santos Dumont; Louis Cartier; esportes aéreos; moda; dandismo; novos consumos urbanos; normas de elegância masculina.

ABSTRACT: *In the second half of the nineteenth century, the invention of sports and the revolution of transportation in France created significant changes in men's and women's clothing. The search for success in flying sports caused innovations that Santos Dumont helped to spread in France and in Brazil. The wristwatch, the high-collar shirt, the soft tie and the aviator jacket were modern features of the twentieth-century man's attire: hasty but mindful of his appearance. Those changes signaled new values and uses of the body and had great impact – thanks to aeronautics pioneers – on France's textile industry.*

KEYWORDS: *Alberto Santos Dumont; Louis Cartier; flying sports; fashion; dandyism; new urban consumption; norms of masculine elegance.*

LE SPORT COMME NOUVELLE RELATION AU MILIEU

En France, du Second-Empire à la Belle Epoque, l'apparition du sport dans la classe aisée s'est accompagnée d'une extension du domaine des sociabilités électorales. Caractérisée par une consommation improductive de temps, que seuls les aristocrates et grands bourgeois pouvaient s'offrir, la pratique compétitive requérait également des lieux spécifiques plus ou moins ouverts au public, à l'instar des hippodromes, et d'autres totalement préservés de la curiosité des badauds comme les clubs de tennis et de golf. Quoi qu'il en soit, les modalités de la production d'efforts physiques devaient intégrer les formes de la distinction sociale. Jouer au

tennis à Deauville, monter un pur-sang à Chantilly ou s'envoler en ballon du jardin des tuileries supposait «une élégance dans l'allure, une distinction dans l'accessoire» (BLAY, 2005); principe immuable dont l'irrespect pouvait provoquer la réprobation, voire le déclassement, de celui qui s'y refusait, par les tenants d'une certaine orthodoxie mondaine.¹ La mode sportive, en dépit de l'enthousiasme des assistances, ne souffre d'aucun relâchement de la part de ceux qui la revendiquent, car elle se veut une forme de régulation sociale fondée sur les règles du vivre en société. Pour les élites sociales, la mise en scène corporelle devient, «une esthétique nouvelle et partagée qui se transforme en lien social» (MAFFESOLI, 2007).

Poussés par la révolution des transports, les *sportsmen*² vont créer les institutions qui vont, par les compétitions, participer à satisfaire leur fascination pour la vitesse et améliorer les moyens de déplacement. Ainsi, le Jockey-Club (1834), l'Automobile Club de France (1891) et l'Aéro-Club de France (1898) voient migrer leurs membres d'un club à un autre en adoptant les codes vestimentaires qui les rapprochent entre eux tout en les distinguant du commun des mortels. Les dandys de l'époque orléaniste³ ont pour signe de reconnaissance des gants jaunes. Les conducteurs d'automobiles portent des manteaux de fourrure et une paire de lunettes à bandeau. Quant aux pionniers de l'aviation, ils adoptent un blouson conçu par leur chef de file, Alberto Santos-Dumont, pour piloter sa «Demoiselle». Daté de 1909, cet uniforme de la confrérie des «chevaliers du ciel» est le résultat d'une évolution qui commence en 1891 avec les premières ascensions de Santos-Dumont dans le ciel de Paris.

Les façons de s'habiller se sont adaptées à la pratique sportive afin d'aider à la performance. Pour les sports mécaniques, la confrontation aux éléments naturels et les contraintes techniques ont poussé les fournisseurs des boutiquiers⁴ puis ceux des Grands Magasins à recourir aux nouveaux matériaux issus de l'industrie chimique (caoutchouc) et de l'industrie textile (jersey) pour répondre à la demande des pratiquants souvent isolés. Santos-Dumont a contribué aux changements de la vêtue masculine et rend possible d'autres relations au milieu aérien.

1 Le jour du derby à Chantilly, il est recommandé chez les membres du Jockey-Club français de porter le chapeau melon noir ou le haut de forme gris avec redingote. L'inversion des couleurs relève souvent de l'ignorance des «nouveaux riches» qui veulent passer pour membre de la prestigieuse institution.

2 Le *sportsman*, littéralement «homme qui pratique plusieurs sports», notamment les sports dits «aristocratiques» comme l'équitation, l'escrime, le tennis, le golf, le yachting.

3 Règne du roi Louis-Philippe: 1830-1848.

4 Les boutiquiers, notamment les tailleurs, répondent à des commandes spécifiques faites sur mesures qui sont ensuite reprises par des commerces de plus grandes distributions. C'est le processus de transformation de tendance en mode.

LE CONTRÔLE DE LA POSTURE ET ADAPTATION AU MILIEU

Santos-Dumont a construit non seulement son apparence mais aussi son corps. Il s'entretient sa condition physique en pratiquant l'équitation. Cavalier habile, il monte régulièrement les chevaux de la fazenda familiale. A Rio de Janeiro, il fréquente les courts du club de Fluminense et à Paris ceux du club de l'île de Puteaux et du Racing-Club de France. Ses activités structurent sa culture corporelle autour du self-control et d'une apparence vestimentaire impeccable.

Coiffure et moustaches sont savamment entretenues comme en témoignent les accessoires de son cabinet de toilette tant à Petrópolis qu'à Cabangu. Dans ses austères logis, voués plus à l'étude qu'à la vie mondaine, le miroir, la douche, la commode et son nécessaire pour les cheveux et la moustache attestent du temps consenti à son hygiène corporelle et de la préparation de son apparence. Cette rigueur n'exclut pas l'évolution. A partir de 1895, il positionne sa raie, tracée jusqu'alors à gauche, au centre. Cette recherche de symétrie et d'équilibre on la retrouve aussi dans la conception de ses ballons. Son corps devient le prolongement de ses machines volantes, comme le cuir de ses bottes Hermès se prêtait au mieux au contact avec sa monture.

Son vêtement est pensé comme une adaptation optimisée aux mouvements à fournir. Si en tennis, il suit simplement les codes vestimentaires imposés par les clubs, en revanche en aéronautique, il semble peser sur les formes du paraître en designer et en ingénieur soucieux d'aérodynamisme.

Le fonds photographique du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget montre son sens d'adaptation au milieu. Des clichés sont souvent pris au moment du départ devant un petit comité de relations. Lors de sa période d'ascensions en ballon sphérique (1898-1900), l'apprenti aérostatier se conforme à la tenue en vigueur pour résister aux températures négatives qu'il affronte jusque 4500m: costumes trois pièces en laine, manteau long, chaussures avec guêtres. A la descente, il peut retrouver ses coteries parisiennes, tel le prince des élégances Boni de Castellane qui était présent au jardin d'Acclimatation le 18 octobre 1898 lors de l'envol de son ballon n°1.

Le 30 septembre 1899, il reconsidère cette tenue, car aux commandes de son ballon n°4, la manche de son manteau reste prise dans la courroie de transmission du moteur. Les vêtements amples l'exposent à des dangers multiples et il décide de les réduire en commençant par le pantalon en raison de la modification de l'allumage du moteur par un système de pédales. Les bottines Hermès et les pantalons à revers font alors leur apparition.

Lors des essais de son n°5, le 13 juillet 1901, il s'est considérablement allégé. C'est l'été et le dirigeable évolue à des altitudes inférieures à 100m. En dépit des conditions favorables, il atterrit en urgence dans le parc de la propriété du baron de Rothschild. Photographié au pied de l'arbre où il s'est échoué, il apparaît stoïque en chemise blanche, cravate rouge et canotier à la main... pour saluer le domestique que la princesse Isabel de Bragança, témoin oculaire du drame, avait envoyé pour lui porter assistance.

La notoriété du prix Deutsch qui récompense le premier vol dirigé de l'histoire de l'aéronautique attire dans son hangar toutes les célébrités européennes. Son espace de travail à Saint-Cloud devient la continuité des salons aristocratiques où se pressent le roi d'Espagne, le prince de Monaco et l'archiduc d'Autriche Léopold Salvador. Souvent happé par ses visiteurs pour déjeuner, il doit toujours être prêt, en costume noir, à les accompagner chez Maxim's, le restaurant du pré Catalan, celui du Grand Hôtel.

La sophistication de son apparence, en comparaison des autres aéroliers, obéissait davantage au pragmatisme des sociabilités sportives et mondaines enchaînées qu'à un goût prononcé pour la vie altièrre du Tout-Paris.

L'ÉLÉGANCE DANS LA SOUFFRANCE

Dans la totalité des clichés photographiques pris en France, Santos-Dumont n'apparaît jamais dépenaillé ou défait, que ce soit à la sortie de son hangar de Saint-Cloud ou bien lors d'un atterrissage problématique. Ainsi, le 8 août 1901, il raccroche son ballon n° 5 sur le toit de l'hôtel Trocadéro. L'enveloppe du dirigeable laisse échapper dangereusement du gaz et il reste suspendu dans le vide à 25 m du sol où la foule des suiveurs s'est rassemblée avec bientôt la police qui dresse procès-verbal et les pompiers. Hissé à la force des bras sur une dizaine de mètres, il ne laisse échapper aucun cri, aucune plainte. Jamais il n'a appelé au secours. Ses commentaires à la descente évoquent uniquement des défauts techniques de son engin. Par son visage impavide, il démontre la maîtrise de ses émotions et affiche le détachement des êtres supérieurs qui refusent la souffrance. Cette négation de l'accablement était un réflexe comportemental des cavaliers urbains dont l'attitude, parfois hautaine, supposait qu'en cas de chute, ils gardassent leur contenance, ne se préoccupant que de leur chapeau et de leur monture (CRAFTY, 1883).⁵ Toute une littérature préparait à ces situations inconfortables pour la réputation. On y apprend à se comporter, si toutefois la fréquentation des clubs de gentlemen n'y suffisait pas.

5 Ce livre est un classique des bibliothèques bourgeoises et de celles des cercles mondains. Les bonnes manières et les travers y sont présentés pour aider les apprentis sportsmen.

Sur ce point, Santos-Dumont était au-dessus de tout soupçon et éprouvait même les principes du self-control dans de périlleuses circonstances.

Cet épisode se situe dans une suite impressionnante d'aventures aériennes où chaque fois, les témoignages écrits dans la presse et la correspondance concordent à souligner l'impassibilité du personnage devant les épreuves et sa préoccupation des autres (sous la forme de la compassion pour un concurrent malheureux). Cette accumulation discursive achève de tracer un portrait de son élégance morale qui est la continuité logique de ses atours vestimentaires dont l'ensemble est d'inspiration parisienne.

Dans ce vestiaire très observé, le panama constitue une référence instantanée à l'aviateur. Dix ans après l'incident qui faillit coûter la vie au Brésilien, le ministre Léon Barthoux remémore à l'assistance (lors de la remise de la décoration de commandeur de la Légion d'Honneur, le 13 octobre 1913) avec quel flegme Santos-Dumont, en plein ciel (juillet 1903), s'était saisi de son chapeau et l'abattant avec vigueur pour éteindre les flammes du moteur de sa «Balladeuse». A proximité de l'Arc de Triomphe, des milliers de Parisiens avaient assisté à cet acte de courage⁶ et au détournement d'un accessoire d'autant plus reconnaissable que son possesseur lui conservait son aspect déformé, en continuant imperturbablement sa route. Devançant un Marcel Duchamp avec le «*ready made*» (1916), il transformait un banal objet en une sorte d'œuvre d'art dans l'inspiration d'une action inédite. Au Brésil, l'usage du panama tient de l'obligation patriotique au temps de la domination aéronautique de Santos-Dumont. En août 1907, la revue FON-FON lui consacre un reportage. Le baron de Rio Branco le porte fièrement lors d'un conseil des ministres et se défend d'avoir copié Santos-Dumont puisqu'il l'a reçu d'une délégation panaméenne et se fait un devoir d'exhiber son cadeau. Applaudi par ses collègues et le président de la République, il voit son présent diplomatique passer de main en main et, chacun de l'essayer à sa guise. David Campista, l'amiral Alexandrino, le maréchal Hérmes da Fonseca, le docteur Calmon et Tavares de Lyra s'amuse de cet essayage que Tavares de Lyra conclut avec une allusion appuyée au créateur du «port de chapeau déstructuré»: «excusez-moi, mais ainsi je ressemble au fils d'un fazendeiro du temps de l'Empire...».⁷

En France, dans les milieux aéronautiques, le panama, sans devenir un signe de reconnaissance d'une confrérie, perdue chez les aérostiers, notamment Alfred Durat et André Schelcher qui l'adoptent dans leurs sorties aériennes.⁸ Roland Gar-

6 Santos-Dumont aurait pu s'échapper par le guide rope (une corde) et laisser le ballon explosé! Il resta à bord pour éteindre l'incendie.

7 Biblioteca Nacional (RJ), Périodiques. FON-FON [PR-SPR-131], avril-décembre 1907.

8 Archives de l'Aéro-Club de France, Paris. *Laérophile*, vol. 1912, n°15, mars, p. 138-140.

ros retiendra la mise en forme aérodynamique de son chapeau mou avec le bord rabattu, avant que, contraint par la vitesse de ses avions il le troque pour la casquette portée «à la Blériot», signifiant à partir de 1913 l'effacement progressif de Santos-Dumont comme référence de l'apparence habillée.

LE CORPS HABILÉ ET LES FORMES DU PARAÎTRE

S'il inspira autant les Français, c'est qu'il avait vécu longtemps à Paris et c'est au contact du commerce de luxe qu'il avait composé son innovante garde-robe.

La première fois qu'il arrive à Paris, la famille de Santos-Dumont séjourne au Grand Hôtel du Louvre, boulevard Saint-Honoré. Dans la galerie du hall, la compagnie Faré, dirigée par Alfred Chaussard propose la mode parisienne aux touristes. La rive droite, avec le «triangle d'or» (Opéra-Madeleine-Place Vendôme) condense les modernités de la ville lumière: avenues éclairées, théâtres et surtout les fascinants grands magasins où Santos-Dumont va soigneusement composer sa panoplie de parfait parisien.⁹

Avec un climat plus rigoureux, le chapeau de feutre s'impose. Il les achète «Chez Léon», chapelier réputé de la rue Richelieu. C'est un accessoire indispensable pour saluer et marquer sa position sociale vis-à-vis du petit peuple des ouvriers en casquette.

Ses fameuses chemises à col montant semblent provenir de «La Belle Jardinière». Cette enseigne installée quai de la Mégisserie depuis 1867 avait fait de cet article l'argument essentiel de sa publicité. Cette coupe de chemise s'impose dans la mode masculine au point de se généraliser chez les jeunes hommes. «Le Petit Saint-Thomas», boutique d'habillement de la rue du bac, fait également sa publicité sur les cols estampillés «Santos-Dumont»; mais nous sommes en 1909 au sommet de la gloire de l'aviateur qui triomphe avec son aéroplane n° 20.¹⁰

DE LA TENDANCE À L'EFFET DE MODE

Cette chemise n'est pas une création du Brésilien, mais la pérennité de son succès dans les ventes est due à ses exploits répétés. Il devient une référence de l'allure sportive, de l'allant victorieux d'une génération. Ici, le processus de diffusion d'une norme vestimentaire connaît trois étapes. Un effet d'image globale donné par les

9 Arquivo do Campo dos Afonsos. Acervo Santos-Dumont: CENDOC. SD5-029, ensemble de factures.

10 Idem, «Je Sais tout», n° 15, Novembre 1909, encart publicitaire des cols ASD.

Parisiens dans l'espace urbain réduit aux quartiers chics et dans lesquels Santos-Dumont se confond et se construit son apparence. Un effet de corps individuel qui se détache par la médiatisation du héros des airs. Enfin, un effet de mode consécutif à cette diffusion de l'image dans la presse. Finalement, les formes du paraître de Santos-Dumont utilisent des tendances dont il contribue à transformer, malgré lui, en mode.

L'effet de mode est une généralisation d'un usage. La chemise blanche à col haut, qui compose la base de la vêtue de l'homme des villes des années 1901-1914, en est l'illustration. Elle autorise les combinaisons avec les cravates rallongées dont les couleurs dynamisent l'allure générale. Cette mode s'étend de la France jusqu'au Brésil. En 1907, l'hebdomadaire carioca *Fon-Fon* est témoin de ce transfert culturel. Déjà l'haussmannisation de la capitale brésilienne poussait aussi à l'adoption de la mode parisienne qui se diffusait dans les boutiques d'une *avenida Central* inspirée de celle de l'Opéra (Garnier). Dans la rubrique «Frimousses & binettes» on décrit l'apparence d'un fashionable tropical: «personne ne le connaît, mais on le devine par ses poses et son allure de dandy importé: costume sombre, gilet rayé, col haut et cravate.»¹¹ Cette description se généralise aux représentants de l'élite informée, parmi eux Coelho Neto (1864-1934). Il est de cette génération de Républicains qui prône les idées modernes. Photographié avec son épouse sur le chemin de l'Institut de Musique, le jour de sa conférence sur «les spectres divins», il dégage prestance, raffinement et solennité. L'article saisit l'équilibre de sa vêtue orientée vers le modèle diffusé par Santos-Dumont. Plus de guêtres, pas de col cassé, la fluidité de sa démarche fait contraste saisissant avec, sur la même page, la caricature du président Rodrigo Alves et du roi Edouard VII engoncés dans leur frac terminé par un col cassé d'une autre époque. Dans ce numéro, Afonso Penha et Pinheiro Machado sont également caricaturés, mais ils gardent le bénéfice d'une élégance actualisée, construite autour de la chemise à col haut.

Cette chemise connaît un franc succès car elle s'adapte à toutes les situations de la vie en société, des plus décontractées aux plus mondaines. La jeunesse (plutôt urbaine et riche) veut l'acquérir pour peser sur sa façon de s'habiller et rompre avec les modèles de la génération de leurs parents. Les adolescents s'inspirent du spectacle de la rue et des publicités, si intense à Rio de Janeiro. Ils accèdent aux produits internationaux qui irriguent les commerces depuis le port d'entrée en Amérique du sud. Ils croisent les voyageurs européens qui promènent leur élégance décalée et diffusent un air de nouveautés remarqué, surtout quand l'un d'entre eux s'avèrent être Santos-Dumont. La mode s'expose dans les boutiques aux noms évocateurs du

11 Biblioteka Nacional (RJ), Périodiques. *FON-FON* [PR-SPR-131], avril-décembre 1907.

chic parisien. La «Loja Tour Eiffel» (rua do Ouvidor) pour les chemises et, l'atelier «Chez Madame Goujon» (rua 7 de setembro) étaient les adresses les plus courues par les dandys tropicaux comme Joaquim Nabuco et Ruy Barbosa. Ces tendances irradièrent le réseau urbain secondaire. Ainsi, les déambulations de Santos-Dumont à Petrópolis ont peut-être motivées un fils de l'élite Fluminense à écrire à son père, parti dans la capitale, et auquel il demande expressément de satisfaire son besoin de mode, voire d'imitation: «Papa, tu as oublié le petit papier sur lequel j'ai écrit quels vêtements je veux, c'est pour cela que je t'écris. Une veste de flanelle longue taille 13 ans, trois cols à la Santos-Dumont et une cravate blanche, à acheter à la maison Colombo ou, s'il n'y en avait pas, apportez-les de chez «la Tour Eiffel». De ton fils et ami, Paulinho Jr. Le 9 novembre 1907.»¹²

Ici, on observera, au-delà de l'effet de mode, la modernité des atours masculins car la «chemise SD» est d'un goût intergénérationnel qui échappe à toute ringardise, impression que ne supporterait d'inspirer ou de dégager une (jeune) personne, en l'occurrence informée des nouveautés et, incapable de les suivre. Cette chemise se portait avec les manches en saillie, comme chez tous ceux qui ne travaillaient pas manuellement et ne redoutaient pas de se salir. À l'extrémité de la veste sombre, les parements blancs ressortaient avec davantage de contraste en se superposant légèrement aux gants de cuir que portait Santos-Dumont dans ses déplacements.

LA MÉTAMORPHOSE DU DANDY DES AIRS

Dans la phase de mise au point de l'aéroplane (1908-1910) Santos-Dumont doit résoudre le problème de la confrontation à une vitesse constante sur des dizaines de kilomètres. Assis à quelques centimètres de l'hélice de sa «Demoiselle» il termine ses vols couvert d'huile de moteur. Là encore, Santos-Dumont fait preuve d'ingéniosité en faisant évoluer le caractère sportif de sa tenue.

En 1907, la chronique «mode» de *Je Sais Tout* relie la vie élégante à la vie sportive. Le pardessus, le complet-veston doivent permettre de conduire, notamment en renonçant «aux parements ou revers aux manches qui sont complètement démodés, ils sont avantageusement remplacés par les pattes de serrage, utiles pour couper la brise et parer la poussière.»¹³ Cette tendance de la ligne près du corps est astucieusement adoptée lors de la conception du blouson et du pantalon («droit

12 Biblioteca Nacional (RJ). Section des manuscrits, «cartas avulsas», lettre de Paulinho José Soares de Souza Jr. à son père, 9 novembre 1907. On remarquera les variations du modèle: soit la chemise intégrale, soit la chemise col Santos-Dumont détachable, et probablement amidonné.

13 *Je Sais Tout*, 15 mai 1907. «Voulez-vous être élégant ?», p. 383.

et serré sur le pied») des «Demoisellites»¹⁴ afin de réduire la prise au vent. Le dispositif pour passer de l'envie irrépréhensible de l'achat à sa satisfaction matérielle existe avec la boutique *The Sport* (17 boulevard Montmartre) qui était l'enseigne recommandée pour réaliser ces ajustements. La recherche de l'efficacité incite à la suppression des poches de poitrine et les fausses poches sur le côté. Le gilet se porte plus ouvert, laissant voir un peu plus la cravate alors qu'en 1905, le même périodique affirmait : «le gilet est le cadre de la cravate. Ce qu'on aperçoit du plastron de la chemise, représente le fond du tableau.»¹⁵ Ce passage de l'homme statique à l'homme en mouvement obéit aux nouvelles conditions des transports. Un homme nouveau était en train de naître dans cette sphère sociétale privilégiée des automobilistes.

Totalement acquis à la vitesse et à la souplesse, Santos-Dumont ignore les carcans anciens et saura éviter ceux de la mode. «L'homme élégant est celui qui ne se fait pas remarquer et qui respecte la mode sans la suivre aveuglément... un peu de fantaisie.»¹⁶ C'est ce qu'affichait discrètement Santos-Dumont dans ses retentissants exploits aériens. Les lecteurs de ce *Magazine encyclopédique illustré* pouvaient s'en convaincre en constatant la modernité de cette posture dans l'article résumant la pensée de son ouvrage, *Ce que je ferai, ce que l'on fera*.¹⁷ Son allure traduit les comportements de l'homme qui crée de la technologie et s'apprête à l'utiliser. Posant devant ses maquettes ou à bord de ses engins, sa décontraction gestuelle relève de la compétence dans la conception et le maniement d'une commande motrice et mécanique innovante.

L'effet de mode s'opère avec les relais commerciaux suggérés et les articles qui insistent sur des détails vestimentaires répétitifs et communs à un groupe. En février 1908, les revers de pantalon font débats. Santos-Dumont les avait adoptés depuis qu'il conduisait et les retroussait systématiquement sans doute pour éviter de bloquer dangereusement les pédales. En descendant de sa voiture, cet artifice mettait en valeur ses bottines qu'il portait sans guêtres. L'originalité de ce port de pantalon trouvait sa légitimité dans l'accomplissement d'une action sportive. A Londres, c'était une façon de se protéger des projections de boue. On comprend qu'Edouard VII se présente ainsi au pesage de Longchamp comme à Newmarket.¹⁸ Mais sur la côte d'Azur, qu'est-ce qui motivait un tel accoutrement chez les tou-

14 Noms donnés à ceux pilotant la «Demoiselle» de Santos-Dumont.

15 *Je Sais Tout*, 15 février 1905, «*Les modes qui font la mode*» par Octova Uzane, p. 87-96.

16 *Je Sais Tout*, 15 juin 1907, «*La cravate, âme de l'élégance masculine*», p. 731-739.

17 *Je Sais Tout*, 1^{er} février 1905, «*Ce que je ferai, ce que l'on fera*», par S-D, p. 105-114.

18 *Je Sais Tout*, 15 février 1908, «*Le snobisme: exaspération de l'élégance.*», p. 261-266.

ristes? Les chroniqueurs du groupe de presse de Pierre Lafitte en concluent à un trait de snobisme car, le phénomène déborde du cadre de la pratique sportive. Sur la promenade des Anglais, au bord des greens, dans les raouts, la gente masculine semble gagnée aux vertus de la foulée légère. Il en ressort également que Santos-Dumont, Edouard VII et Boni de Castellane étaient des références dans leurs milieux. A une nuance près, le souverain et Boni passaient pour des arbitres des élégances statiques tandis que le Brésilien ne recherchait que le rendement dans l'action sans déroger au bon goût. Sur un temps plus long qui irait jusqu'à la guerre, et sans qu'historiquement on puisse parler de tendance «Santos».

LA MODE À LA BELLE ÉPOQUE:

NOUVEAUX COMPORTEMENTS OU MARQUEUR SOCIAL?

On peut affirmer qu'après s'être inquiétée de la perte de la motricité humaine au profit de la mécanisation des transports, la classe aisée s'impose un dynamisme corporel compatible avec un juste usage de la locomotion. En 1909, la mode du footing renaît parallèlement à l'apparition des brodequins à la *Belle Jardinière*¹⁹. La modernité du mouvement, doublée d'un discours néo-hygiéniste en faveur de l'activité physique, s'incarne autant chez Santos-Dumont que chez le baron Pierre de Coubertin et «les membres de l'Institut qui dessinent les modes au New-York Herald et les affiches de Jean-Paul Laurens et Gervex... pour quelle originalité? Autos, ballons dirigeables, yachting, footing, palace-hôtels, américanisme, végétarisme et esperanto.»²⁰ En fait, la mode était aux déplacements véloces dans des villes multipliant les lieux d'exercices et de mixité.

Le mérite de Santos-Dumont fut de l'envisager dans une troisième dimension. La fascination qu'il exerçait sur les foules démontre qu'elles étaient prêtes et attendaient même ces changements. Rares furent ceux qui le suivirent, mais beaucoup finirent par l'imiter, les derniers de manière inconsciente en raison de la généralisation inhérente à toute mode.

Dans ce mouvement allant vers l'élargissement social des adoptions vestimentaires, des éléments matériels restent hors d'atteinte. Il s'agit des objets sur mesures. A cet égard, l'effet de luxe pragmatique, avec la tenue d'aviateur, consacre l'avènement du beau dans l'utile. Après avoir façonné une silhouette simplifiée, cette

19 *Je Sais Tout*, 15 mars 1909, «Du cothurne au brodequin», p. 264-268. «Les arbitres des élégances», p. 141-151. [NB: ce type d'articles et de publicités se retrouvent dans VGA. La maison Hermès produisait des brodequins dès 1900.]

20 *Je Sais Tout*, 15 février 1908, p. 266.

vêtue va devenir plus technique en marquant davantage la taille et les épaules. Santos-Dumont obtient un assainissement de son contour et de sa forme au détriment de la décoration et de l'accessoire. Sem souligne la discrétion du style de son ami. Ses apparitions ne sont pas celles d'un homme charismatique, imposant qui fera se tourner les têtes. «Ce qui le distingue, c'est le goût de la simplification, des formes géométriques: tout dans son aspect dénote ce caractère.»²¹ Cet essentialisme est un des fondements de la charte des Arts déco. Ce minimalisme arrive bien avant la période de l'entre-deux-guerres où Gabrielle Chanel, Madeleine Vionnet, Schiaparelli et Jeanne Lanvin élaborent des collections où prime la fonctionnalité. Cette épure des lignes n'a rien d'une réduction, elle est guidée par la recherche de l'efficacité et la liberté dans le mouvement que reprendront les créatrices de mode préoccupées par l'émancipation des femmes.

Alberto Santos-Dumont avait atteint ce degré supérieur de la notoriété laquelle s'alimente de l'être et de ses actes pour constituer dans la mémoire collective une image qui, repensée par des artistes géniaux et des créateurs de la mode vestimentaire, dégageait une vision idéalisée du paraître.

Le résultat de ce travail sur soi est une indiscutable élégance. Mais cet homme distingué se voulait-il dandy? Il n'en fit jamais une profession de foi, comme Honoré de Balzac ou Barbey d'Aurevilly. Quelques caractéristiques du dandy se retrouvent pourtant dans son personnage, à commencer par la lutte contre la vulgarité et le choix d'un esthétisme, remarquable entre tous. «Le dandy va se donner à voir comme une œuvre d'art incarnée, son corps faisant fonction de laboratoire expérimental dans sa tentative de plus en plus hardie de domestication de l'animalité» (ALKEMADE, 2007, p. 36).

En s'habillant soigneusement, Santos-Dumont exprime moins un souci esthétique qu'une recherche d'efficacité car, confronté à des «monstres» indomptables pour bien des gens, il a l'obligation de dissimuler ses efforts ou sa douleur et, pour y parvenir, adopte ce blouson comme armure contre le vent et les salissures du moteur. Il fait mieux qu'imposer au tissu les courbes utiles du corps. Il intègre un câblage qui relie l'aviateur à son aéroplane et réalise l'ambition des théoriciens de l'éducation physique en devenant «l'homme machine».²² Utopie qu'il poursuit encore dans une étude (non publiée) intitulée *L'Homme mécanique* (1929) pleine

21 *L'illustration*, 25 octobre 1913, n° 3 687, p. 306. «Inauguration du monument de Saint-Cloud», par Sem (dessinateur humoristique et caricaturiste).

22 De Francisco Amoros (1770-1848) qui étudie le premier mouvement corporel mécanisé à Jules-Etienne Marey (1830-1904) et Georges Demenÿ (1850-1917) qui jettent les bases de la biomécanique, ces promoteurs de l'éducation physique cherchent à percer les secrets de la «machine animale» pour produire cet «homme machine» qui fascine les scientifiques depuis le roman de Mary Shelley *Frankenstein ou le Prométhée moderne* (1818).

de rancœur et d'illusion sur la capacité à apporter des solutions à «La Guerre des mondes» avec son «Martien», imaginé à Megève pour remonter les pentes neigeuses!²³ Finalement, dans l'allégresse des vols ou la déprime de l'inaction, il n'aura jamais cessé de croire dans le progrès technique. Son personnage de sportsman élégant en fut marqué, et les obligations d'évoluer en conformité avec les moyens de transport choisis et souvent conçus par lui, débouchèrent sur de nouvelles apparences vestimentaires qui s'imposèrent auprès des initiés.

S'il fut copié par ceux qui volèrent sur sa «Demoiselle» il n'a jamais agi comme un arbitre des élégances ou voulu imposer un goût formalisé correspondant à une activité sportive. Son panama acrocéphale tient du fétichisme et du porte-bonheur, mais personne ne l'a utilisé comme lui, ni à la ville, ni dans les airs.²⁴ Son apparence, comme toutes les formes du dandysme, s'équilibre entre classicisme des accessoires et originalité de l'usage, entre attitude anticonformiste et extravagance des manières ; ceci dans des conditions si périlleuses qu'elles interdisent un suivisme absolu.

En société, on n'a relevé aucun commentaire désobligeant envers quiconque. La seule fois où il perdit son calme fut cette altercation verbale avec J. S. Vandercook au Ritz en 1902. Le reste du temps, son sens inné du savoir-vivre lui interdisait regards et propos dédaigneux qui, chez un Robert de Montesquiou ou un Boni de Castellane, passaient pour une esthétique du mépris. Au contraire, il a cultivé une générosité désintéressée, très chrétienne dans son expression. Il sut regarder vers les humbles, améliorant le sort des pauvres de Paris en 1901 et, plus durablement celui de ses mécaniciens. Avec ces derniers, il rend hommage à ceux qui l'ont aidé dans son œuvre. Ce travailleur inlassable ne veut pas paraître un personnage évanescant, soucieux de son image. Toujours porté par le progrès qu'il contribue à façonner, il évolue dans un cadre professionnel de la haute technologie de son temps. L'encombrement de son bureau laisse cependant des doutes sur les intentions qu'il veut communiquer. Entre 1901 et 1904, il fait réaliser une série de clichés le montrant dans un décor domiciliaire portant les marques de la sophistication de son travail.²⁵ Si les maquettes et les plans n'ont pas de fonction ornementale et constituent l'étape précédant logiquement le montage de ses machines, en revanche d'autres objets donnent l'impression, selon son ami Sem, d'un capharnaüm savant composé pour épater le visiteur:

23 CENDOC (Centro de Documentação da Aeronáutica). Livre IV, SD 4-402 P1-20.

24 Ce fut l'un ou l'autre.

25 Ces clichés sont repris dans *Alberto Santos-Dumont: eu naveguei pelo ar*. (MUSA, MOURÃO & TILKIAN, 2001) et appartenaient à leur commanditaire qui s'en servaient pour sa propagande dans la presse et pour des dédicaces.

Sur sa table de travail sont installés de petites machines outils perfectionnées, véritables bijoux de mécanique, qui ne lui servent à aucun usage et sont là seulement pour le plaisir des yeux comme des bibelots; on y voit, à côté d'un baromètre et d'un microscope du dernier modèle, un chronomètre de marine dans sa boîte d'acajou.²⁶

Sem contrebalance la vision, par trop affectée, d'un homme toujours en représentation et il témoigne de son acharnement au labeur:²⁷

Je passais mes après-midi à le voir travailler, aidé de son fidèle mécanicien, Chapin, dans un modeste atelier en planches attenant au hangar où était remisé son ballon. Il forgeait lui-même sur une petite enclume les pièces de métal du fuselage, les limait, les ajustait, tendait les haubans, rectifiait les commandes. Et j'observais curieusement ce petit homme nerveux armé de pinces à fil de fer, s'activant, s'acharnant, autour de cette énorme masse jaune, comme une fourmi laborieuse accrochée par ses mandibules à un grain de blé.²⁸

C'est un chercheur autofinancé dans un domaine industriel. Il est donc la plupart du temps loin des sociabilités improductives. Il cultive son élégance mais échappe aux travers du dandy décadent. Chez lui, nulle goujaterie maîtrisée ou mépris calculé, ni oisiveté contemplative tournée vers lui-même, ni distanciation permanente avec le commun ou perversion du modèle courtois avec les femmes. Dans le jeu social, il se montre poli, affable et accessible. Sa singularité et son originalité sont portées par une éducation sans faille destinée à le maintenir dans son rang d'origine et s'intègrent à une stratégie de légitimation à la fois scientifique et sociale.

Il appartient à une catégorie de dandys que Christian Dior qualifiait d'innovants. En observant Paul Morand et Jean Cocteau dans les cercles de jeunes artistes et intellectuels des années vingt, Dior remarque la souplesse de leurs tenues qui exaltait l'homme pressé. Cette génération avait fait le choix d'un esthétisme vestimentaire défini partiellement avant-guerre par Santos-Dumont et qui ne reposait plus sur la nostalgie, mais un dandysme moderne qui ose combiner des accessoires inédits.

La modernité de sa vêtue n'est pas vaine, car elle échappe au contrôle des supra élégants que sont les dandys oisifs. Elle gagne en représentation de ceux qui ont choisi sinon une vie sportive, du moins une plus grande aisance dans le mouvement. Cette éclatante modernité est peut-être le deuil d'un dandysme fin de siècle plus poseur qu'efficace dans une société gagnée aux fascinations des déplacements et où les femmes acquièrent elles aussi plus d'aisance corporelle et

26 *L'Illustration*, 25 octobre 1913, n° 3.687, p. 306.

27 Museu Paulista. Les pièces de l'inventaire [n° 1812 à 2969] attestent des activités de dessinateur industriel, d'ajusteur et de mécanicien de SD. On notera que l'état d'usure l'emporte sur l'état neuf, en dépit de l'effet de mise en scène relevé par Sem.

28 *L'Illustration*, 25 octobre 1913, n° 3.687, p. 306.

investissent des domaines éminemment masculin, à l'instar de l'aéronautique. La baronne Raymonde de Laroche (1882-1919) première femme à obtenir le brevet (n° 36) de pilote aviateur, le 8 mars 1910, réussit une percée de suffragette sans être rejetée par son milieu.²⁹ Elle fréquente l'élite politique et intellectuelle, allant du président Armand Fallières à Sarah Bernhard, Mistinguett et Jean Cocteau. Muse du peintre Gustave Loiseau et femme de l'aviateur Jacques Vial, elle opère, comme Santos-Dumont l'avait montré, cette mue vestimentaire en douceur qui lui permet de prendre les commandes d'un biplan Voisin. Sa reconnaissance dans cet univers où toute médiocrité est interdite, fut possible parce qu'elle en adopta une des règles fondamentales lors de ses échecs: garder sa contenance. En l'occurrence, comme les «casseurs de bois» que furent Santos-Dumont et Blériot, elle sait se relever et continuer avec élégance. Il faut y voir l'expression d'une logique mondaine où l'extension des lieux de sociabilité avait été assimilée par les personnalités du Tout-Paris. Elle avait pris l'habitude de suivre le Brésilien dans ses ateliers et ses hangars comme s'il s'agissait de succursales des salons parisiens. Cette logique passe par une adaptation du vêtement qui touche les hommes comme les femmes.³⁰ Ce ne fut pas le moindre des mérites de l'aéronautique que de participer à l'émancipation féminine. C'est une des conséquences d'un art de paraître adapté à l'évolution des locomotions et insufflé par Santos-Dumont.

Gordon Bennett en est témoin. Il dépêche dans les ateliers de Santos-Dumont, des chroniqueurs qui se relaient jour et nuit car «il pressentait l'imminence d'un tournant de l'histoire.»³¹ Le *New-York Herald* relate le moindre centimètre gagné sur la pesanteur et construit outre Atlantique la réputation de Santos-Dumont. Précisément, le jour du contournement de la tour Eiffel correspond à l'annonce d'une autre mutation, celle de la perception du temps réel. L'anecdote est connue: le prix Deutsch est une course contre la montre. Santos-Dumont, empêtré dans les commandes et préoccupé par la proximité du public, était incapable de vérifier l'heure de son arrivée. Retirer sa montre à goussets de sa poche lui fut impossible. Les commissaires sont eux dans l'incapacité de rendre un jugement sportif immédiat et lui décernent le prix après plusieurs jours de débats internes. Il se confie sur ses difficultés et le contexte à Louis Cartier lors d'un des nombreux dîners qui suivent sa performance. Le hasard du chemin de table les avait mis côte à côte, mais ils se connaissaient depuis 1898. De leur amicale conversation naît le projet

29 *Aérofrance*, la revue des pionniers de l'avenir, n° 115, 4^e trimestre 2010, «De Laroche», p. 34-42.

30 *Idem.* Marie Marvingt (brevet n° 281, 1910), Jane Herveu (brevet n° 318, 1910), Jeanne Pallier (n° 1012, 1912).

31 CENDOC. Livre IV. SD 4-402. folio 16.

d'une montre accessible en un tour de main, maîtrisant pour les hommes pressés le temps et l'espace. En 1904, Cartier a réalisé avec un mouvement Jaeger la «Santos» qui devient la première montre bracelet de l'horlogerie française. Elle libère doublement le corps. Les gestes symétriques, lents et successifs de la prise en main, de l'ouverture du cadran et de la lecture sont remplacés par un geste asymétrique et une lecture instantanée. L'obsolescence du gilet prononce la fin des chemises à plastron et libère la longueur des cravates. La réussite sociale ne correspond plus au portrait des hommes en habit noir de Fantin-Latour (*Hommage à Delacroix* de 1864 ou *Un coin de table* de 1872), elle s'affiche avec plus de décontraction, presque de la nonchalance, car les hommes du début du XX^e siècle, de la trempe de ces pionniers, se savent en avance sur leur temps et fondent leur carrière sur la rapidité des transports aériens.

Louis Cartier offrira personnellement le modèle éponyme à son ami et la commercialisera à partir de 1911. En 1914, la «Santos» est le modèle le plus demandé avec la «Tortue». Roland Garros et Louis Blériot en ont acquis un exemplaire numéroté dont la série est encore en cours. Cette montre constitue la quintessence de la modernité, à la fois celle de l'élégance masculine qui rompt avec les modèles et les usages légalisés depuis Louis-Philippe et celle du progrès technique. Ce changement de paradigme comportemental donne tout son sens à la rupture avec le long XIX^e siècle achevé (aussi) avec la Guerre de 1914 et la diffusion d'une autre approche du temps qu'avait perçue Gordon Bennett dans le tour de la tour. Ce palindrome se métamorphose en un calligramme sur le boîtier de la «Santos». Il résume l'événement historique du 23 octobre 1901: le temps perpétuel de la course des aiguilles en acier bleui prisonnier d'un espace carré et délimité par 8 rivets symbolisant l'empiétement de la tour Eiffel. Au bord des vitrines, les fashionables la regardent dans un état de vertige provoqué par l'espace et le temps qui leur sont soudainement rendus sensibles au cœur.

Curieusement, Santos-Dumont, toujours prompt à l'ostentation de ses accessoires identificateurs, n'a jamais exhibé sa montre bracelet. Le paradoxe de l'effet de luxe pragmatique est qu'il s'élabore dans la discrétion. La lecture de l'heure ne concerne que soi et cette connaissance si fugitive est un acte répréhensible en société, elle ne se conçoit que dans l'action. Cela convient parfaitement aux pionniers de l'aviation et aux hommes «intercontinentaux», comme Gordon Bennett et Thomas Edison, préoccupés de la synchronie de leurs affaires en dépit des distances. Un élément ancien a joué dans ce processus: le poignet de chemise doit dépasser de la manche de la veste. Santos-Dumont s'imposait le cérémonial du miroir qui servait aux vérifications du visuel et à l'ajustement des reliefs: couvre-

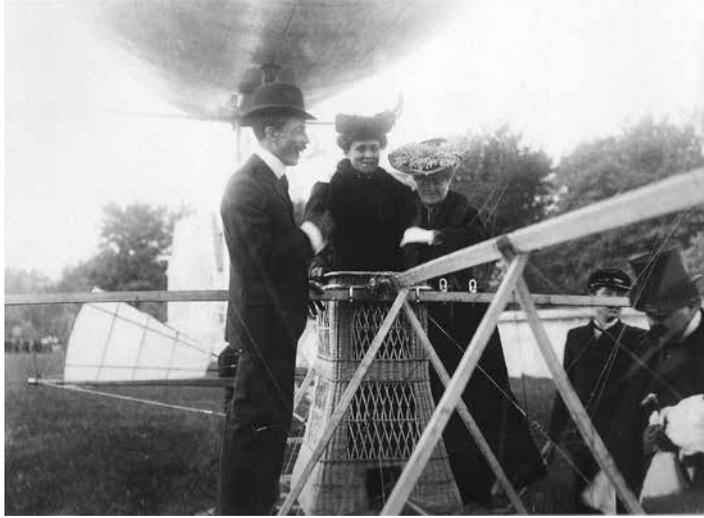
chef, gants, cravate, pli et revers de pantalon, boutons de manchette, chaussures reluisantes, et impeccables.

Les conditions de la prise de vue photographique laissent peu de possibilités à un instantané réalisé en catimini. On sait qu'aucun des photographes de presse n'a surpris Santos-Dumont en flagrant délit d'inélégance. La longueur maîtrisée de ses manches a toujours prévalu sur l'affichage d'un luxe de nature privée. Il ne contrôlait pas le temps, mais prétendait dominer le déplacement dans l'air et de réaliser une sorte d'ubiquité. Cette montre le renseignait sur le temps de vol, l'autonomie en carburant et lui servait de rose des vents. Ses expériences, fondamentales et modestes au regard de celles qui suivirent, lui ont permis de croire dans une aviation civile globale et d'anticiper sur le décalage des fuseaux et des méridiens. Il a aussi, par son action physique dans le domaine sportif, participé à la modification des normes de la vêtue masculine.

Le travail sur soi accompli par Santos-Dumont met en perspective une autre relation du corps à l'espace et d'autres utilités à des accessoires de mode, parmi lesquels la première montre bracelet de l'histoire de l'horlogerie française: la «Santos 1904» de Cartier. L'année où le couturier Paul Poiret sort sa première collection de robes sans corset, les créateurs de mode semblent militer pour davantage de liberté dans les mouvements du quotidien. Les attitudes raidies sont bannies dans une société confrontée aux nouveaux modes de déplacements urbains. C'est le règne de la vitesse et de la réduction des distances. Le monde du travail, comme celui du sport obéissent à la production en série qui imposent des mouvements codifiés.

Dans cette société mécanisée, Santos-Dumont a fait évoluer le style du dandy-sportsmen sans sacrifier à l'élégance des postures et la sérénité des situations en participant à la construction d'un luxe pragmatique qui fit la réputation de la capitale du monde à la Belle Époque.

Les nouvelles valeurs d'usage du corps (accélération et efficacité gestuelles, adaptation à la modernité urbaine) ne furent pas dictées par les industriels de la mode qui, en fait, s'inspirèrent de la convergence de nouveaux comportements à l'origine desquels on trouve un des pionniers de la conquête de l'air.



Santos-Dumont devant son hangar de Neuilly, le 19 octobre 1903.³²



Santos-Dumont à l'aérodrome d'Issy-les-Moulineaux en mai 1909.³³

-
- 32 Ce hangar à ballon est la continuité d'un salon mondain. Le «tout-Paris» et les étrangers de renoms veulent connaître le Brésilien. Pour recevoir Miss Mc Kay et miss Taylor en compagnie du patron du New York Herald, Gordon Bennett, Santos-Dumont est encore habillé avec un costume trois pièces (la norme de l'homme élégant en 1903). Il pilote son dirigeable debout. Les effets de la vitesse sont supportables et ne nécessitent pas de modifications vestimentaires.
- 33 L'ultime transformation de sa "Demoiselle" (aéroplane n°20) correspond aussi à la transformation de son vêtement de pilote. Le col du blouson dispose d'un boutonnage vertical pour

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ALKEMADE, Valérie d'. *Dandys, abécédaire impertinent du dandysme et des néo-dandys*. Bruxelles: Soliflor, 2007.
- BLAY, Jean-Pierre. La maison Hermès, du dernier siècle du cheval à l'ère de l'automobile, une histoire sociale de la consommation urbaine à l'époque contemporaine. *Histoire Urbaine*, n° 12, p. 69-88, avril 2005.
- CRAFTY. Quatrième partie, «l'art de tomber à cheval». In: _____. *Paris à cheval*. Paris, Plon, 1883, p. 375-400.
- MAFFESOLI, F. Le devenir mode du monde. In: MONNERON, F., DEVILLERS, V. & SOJCHER, J. (dir.). *Métaphysique de la mode*. Amis de la Revue de l'Université de Bruxelles: 2007, p. 81-86.
- MUSA, Joao Luiz, MOURÃO, Marcelo Breda & TILKIAN, Ricardo. *Alberto Santos Dumont – Eu naveguei pelo ar; da conquista da dirigibilidade dos balões ao mais pesado que o ar, 1898-1910*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

Recebido em 29.04.2013

Aceito em 15.07.2013

protéger la cravate et la chemise blanche des projections d'huile du moteur. Le blouson est un instrument de pilotage car des câbles de direction le traversent. Santos-Dumont est "l'homme-machine" qui fascine les autres pionniers. Roland Garros et Louis Blériot apprendront à voler avec ce matériel. La confrérie des "Demoisellites" adopte cet uniforme et Santos-Dumont abandonne son fameux panama pour la casquette (aérodynamique) de Blériot.