

Ibn Firnas, un vol devenu idéologique

Ibn Firnas habite sur la face cachée de la Lune¹, presque effacé, tout irrégulier et déformé, grêlé d'autres traces plus récentes, comme oublié depuis le temps de son éclat. Le cratère lunaire ressemble à l'homme qui lui a donné son nom, lui aussi caché à nos yeux dans les replis d'une autre culture, si proche et pourtant mal connue, célébré là-bas, inconnu de ce côté-ci.

Ibn Firnas mérite mieux, c'est assurément le premier homme planant, le premier à avoir tenu en l'air un moment, et dont nous sommes les lointains poursuivants. Son histoire, même bien incertaine, vaut d'être racontée.

Aboul Kassem Al Abbas Ibn Firnas est né en Al-Andalus en 810, à Ronda, dans le district de Takoronda, tous ceux qui en parlent ont l'air d'accord là-dessus, de même que sur l'année de sa mort, en 887.

Il est d'origine berbère, cela aussi est partout mentionné, vraisemblablement descendant de ces berbères² à peine islamisés qui constituaient l'essentiel des troupes qui se sont lancées, en 711, à la conquête de l'Espagne, sous la conduite de Tariq Ibn Ziyad, lequel établit d'abord son camp sur une montagne toute proche du rivage, qui deviendra le Jebel al-Tariq (Gibraltar aujourd'hui), puis progressa vers l'intérieur en guerroyant et en profitant des dissensions entre les rois et les nobles wisigoths chrétiens qui dominaient alors la péninsule ibérique.

Un siècle plus tard, Ibn Firnas est devenu l'un des « savants les plus représentatifs de l'entourage d'Abd al-Rahman II »³, l'un des plus

¹ [https://fr.wikipedia.org/wiki/Ibn_Firnas_\(cratère\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ibn_Firnas_(cratère)), ou <https://planetarynames.wr.usgs.gov/Feature/2634>

² Ahmed Djebbar, *Dictionnaire culturel des science*, Collectif, sous la direction de Nicolas Witkowski, Éditions du Regard, 2001, p. 223.

³ Évariste Lévi-Provençal, *Histoire de l'Espagne musulmane*, Tome I, Institut Français d'Archéologie Orientale du Caire, 1944, p. 191.

cultivés parmi les émirs omeyyades qui ont structuré Al-Andalus autour de Cordoue, sa capitale.

Il n'est pas très facile d'établir exactement qui fut Ibn Firnas. Les documents fiables sont très rares, par contre les productions modernes issues du monde musulman, et voulant célébrer Ibn Firnas, sont assez nombreuses, mais elles déforment souvent la réalité dans leur volonté de faire de lui rien moins que « le premier aviateur de l'histoire »⁴, « le premier homme à avoir essayé de voler »⁵, l'homme à qui l'on doit « le premier planeur dans l'histoire de l'humanité, ancêtre des Boeings et autres appareils à hélices »⁶, ce qui semble tout de même exagéré.

La meilleure source semble bien être Ahmed Ibn Mohammed Al-Makkari, de Tlemcen (1591-1632), historien, auteur d'une compilation de textes antérieurs, notamment de Ibn Khaldoun⁷, le texte de Al-Makkari est accessible dans sa traduction anglaise (partielle)⁸ pour qui ne peut lire l'arabe.

Que nous dit ce texte, souvent repris, et plus ou moins romancé ensuite pour assurer la gloire de Ibn Firnas ?

A la cour d'Abd al-Rahman, Ibn Firnas se comporte d'abord en philosophe, astrologue et poète courtisan, en rivalité avec d'autres poètes sans doute un peu plus doués que lui en ce domaine. Il passe néanmoins pour avoir été le premier à déchiffrer le fameux traité de

⁴ http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie et <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#> (traduit de) « the world's first pilot ».

⁵ https://www.aeronautique.ma/Abbas-Ibn-Firnas_a253.html

⁶ http://www.huffpostmaghreb.com/2016/02/27/histoire-abbas-ibn-firnas_n_9333828.html

⁷ L. Barrau-Dihigo, *Recherche sur l'histoire politique du Royaume asturien (718-910)*, Tours, 1921, p. 62, source : gallica.bnf.fr.

⁸ Ahmed Ibn Mohammed Al-Makkari, *The History of the Mohammedan Dynasties in Spain*, trans. Pascual de Gayangos, vol I, London, 1840, p. 47, et p. 148-9.

prosodie arabe de Khalil Ibn Ahmad⁹, que personne ne comprenait. Dans le prolongement de ce travail, il aurait inventé un instrument (*al-minkalah*) permettant de marquer les temps de la musique sans avoir recours à aucune notation, quelque chose comme une sorte de métronome¹⁰.

Certains¹¹ attribuent également à Ibn Firnas l'invention d'une horloge à eau sophistiquée appelée *al-maqata*, reprenant et améliorant les clepsydres déjà développées par les Égyptiens et les Grecs. Cette mention revient surtout dans les notices musulmanes récentes, mais on ne la trouve pas dans le texte de Al-Makkari. Et comme toutes ces notices se recopient les unes les autres en amplifiant chaque fois le propos, on peut avoir quelques doutes. Peut être une confusion entre *al-maquata* et *al-minkalah*, les erreurs de copie et de recopie des documents sont fréquentes.

Ibn Firnas est donc un esprit curieux, savant et inventif, doué d'une grande adresse manuelle, ce qui le faisait briller dans « les tours de prestidigitations les plus compliqués »¹².

Il est ainsi réputé pour avoir été le premier à avoir « extrait du verre de la pierre »¹³. La formule est ambiguë, on considère couramment qu'il a le premier mis au point une technique de taille du cristal de roche – du quartz transparent –, considéré au Moyen-Âge comme la pierre de lecture, sorte de loupe posée sur le texte à lire et qui permettait de compenser les effets de la presbytie. Al-Makkari ajoute qu'il en a développé la fabrication en Andalus, libérant ainsi le pays de

⁹ *ibid.*, p. 148, et note 32 p. 426. Khalil Ibn Ahmad (718-791), écrivain, philologue, est aussi l'auteur du premier dictionnaire de la langue arabe.

¹⁰ *ibid.*, et note 33, p. 426.

¹¹ <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/07/lenvolee-fabuleuse-dabbas-ibn-firnas/>, mais aussi https://www.aeronautique.ma/Abbas-Ibn-Firnas_a253.html

¹² Évariste Lévi-Provençal, *Histoire de l'Espagne musulmane*, Tome I, Institut Français d'Archéologie Orientale du Caire, 1944, p. 192.

¹³ Ahmed Ibn Mohammed Al-Makkari, *The History of the Mohammedan Dynasties in Spain*, trans. Pascual de Gayangos, vol I, London, 1840, p. 148, note 31, p. 426.

la dépendance de l'Égypte, jusque là seul pays fournisseur du cristal de roche.

Mais surtout il s'intéresse au ciel, et bien plus qu'astrologue, il est déjà un astronome accompli. Il construit dans sa maison, pour des spectateurs émerveillés, une représentation du ciel, avec étoiles, nuages, éclairs et bruit du tonnerre¹⁴, ce qu'on peut regarder comme une sorte de planétarium. Certains ajoutent qu'il construisit aussi une sphère armillaire pour visualiser le mouvement des astres, mais Al-Makkari ne le mentionne pas.

Cependant, c'est pour avoir réussi à voler qu'il est particulièrement connu, et glorifié, dans le monde musulman.

Il faut examiner soigneusement ce qu'on raconte à ce propos tant on peut y déceler de déformations et d'exagérations, sans doute par fierté que le premier homme à voler appartienne au monde musulman.

Commençons par ce qui semble à peu près sûr, si l'on accepte de suivre le récit de Al-Makkari, qui ne mentionne aucune date.

Ibn Firnas a donc tenté de voler, et, on veut le croire, réussi.

« Pour cela, il se couvre de plumes, attache à son corps une paire d'ailes, gagne un lieu élevé, et s'élance dans les airs ; selon le témoignage de plusieurs spectateurs dignes de foi, il vole sur une distance considérable, comme s'il était un oiseau, mais en se posant là où il avait décollé, il se blesse sévèrement au dos, ayant oublié que les oiseaux se pose en utilisant leur queue, ce dont il ne s'était pas équipé. »¹⁵

C'est tout.

Que peut-on en retenir ? Avec une quasi certitude que Ibn Firnas a bien réussi à planer un certain temps, et qu'il est revenu au sol, en se faisant très mal sans doute, mais bien vivant. Comme quoi il avait bien

¹⁴ *ibid.*

¹⁵ Traduit et adapté de Al-Makkari, *id.*, p. 148.

atteint une petite altitude, et réussi à manœuvrer en l'air, sans qu'on puisse rien préciser davantage. Nous savons combien tout cela est difficile.

C'est, en tout cas, certainement suffisant pour reconnaître en lui, le premier homme à avoir réussi un vol à peu près maîtrisé. Et s'il faut que nous nous reconnaissons un « père réel », c'est sans doute lui qui peut occuper ce rôle, Icare n'étant que notre « père mythique ». Mais on sait que voler tient d'abord du rêve avant d'être réalité.

A partir de là, il faut s'enfoncer dans tout ce qui s'ajoute à cette histoire, c'est parfois vrai, à tout le moins vraisemblable, mais aussi parfois pure fabulation, sans qu'il soit bien facile de trancher. L'exploration est cependant très intéressante.

Ce vol réussi était-il la première tentative de vol ? Ce n'est même pas certain¹⁶.

Tout aurait commencé en 852, quand un certain Arman Firman monta au sommet du minaret de la mosquée de Cordoue, et sauta. Il ne vola pas, mais sa chute fut amortie par une sorte de gros manteau qu'il avait revêtu dans ce but¹⁷, à moins que ce ne soit une sorte d'engin qui se serait déployé pour amortir sa chute sans gros dommage. En tout cas on n'hésite pas à voir dans ce saut le « premier saut en parachute au monde. »¹⁸

La chose est toutefois embrouillée. Arman Firman serait, pour certains, le nom latinisé de Ibn Firnas, pour d'autres il s'agirait d'un personnage différent¹⁹ que Ibn Firnas, présent dans la foule, aurait vu

sauter sans se tuer ; impressionné par le résultat de cette tentative sommaire, il lui serait venu l'idée d'approfondir la question²⁰.

Si cela est vrai, il y a sans doute réfléchi intensément et longtemps. L'examen des dates proposées laisse un peu songeur.

La tentative d'Arman Firman aurait donc eu lieu en 852 (selon le calendrier chrétien).

Le vol de Ibn Firnas, né en 810, aurait eu lieu, selon les uns, en 875²¹, selon les autres, en 880²², 23 ou 28 ans plus tard. Quoi qu'il en soit de l'année exacte, Ibn Firnas nous prouve que l'audace n'est pas un privilège de la jeunesse, et les différents articles qui lui sont consacrés soulignent, bien entendu, l'âge du personnage, 65 ou 70 ans, c'est selon, encore que l'une des notices lui attribue l'âge de 70 ans en 875²³, petite erreur.

Tous semblent, par contre, à peu près d'accord pour dire qu'Ibn Firnas est mort en 887, 12 ans ou 7 ans après le vol, ce qui indique qu'il avait dû se remettre du traumatisme de l'atterrissage, même si certains avancent que « en 887, il meurt des suites des blessures qu'il s'est fait en atterrissant avec difficulté après son vol en 875 »²⁴, ce qui paraît un peu étrange, 12 ans après.

Quant au vol, comment s'est-il passé ? À vrai dire on n'en sait pas grand-chose. La description de Al-Makkari est sans doute la plus sobre

¹⁶ Il semble que les chinois avait déjà fait voler des hommes, passifs, attachés sous de grands cerf-volants.

¹⁷ http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie.

¹⁸ <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#> (traduit de).

¹⁹ Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », p. 76.

²⁰ <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#>.

²¹ <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/07/lenvolee-fabuleuse-dabbas-ibn-firnas/>, et <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#>.

²² http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie, et http://www.huffpostmaghreb.com/2016/02/27/histoire-abbas-ibn-firnas_n_9333828.html.

²³ <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#>.

²⁴ https://fr.wikidia.org/wiki/Abbas_Ibn_Firnas#Biographie.

et la plus exacte, on trouve pourtant quelques compléments étonnants dans les autres évocations.

On s'intéresse d'abord à l'équipement de Ibn Firnas : « il se fait confectionner des ailes en bois recouvertes d'un habit de soie qu'il avait garni de plumes de rapaces »²⁵, ou bien ce sont simplement « des ailes confectionnées avec du bois et recouvertes de plumes »²⁶, ou bien encore, « il a construit une paire d'ailes avec du bois et de la soie et y a cousu de véritables plumes »²⁷, ou des « plumes de rapace »²⁸.

Globalement l'équipement ne varie guère : bois, soie, plumes. Une seule fois on précise, mais sans aucune référence, que l'équipement de vol était fait « de soie et de plumes d'aigle »²⁹ – cela ajouté bien tardivement et sans attestation, mais l'aigle demeure un fantasme élémentaire –, et surtout qu'Ibn Firnas a plané « en battant des ailes avec ses mains »³⁰, détail original et surajouté lui aussi bien tardivement et sans plus d'attestation, détail surtout très surprenant, il aurait pour cela fallu à ce sexagénaire téméraire une puissance musculaire tout à fait hors du commun.

Le lieu du décollage est diversement décrit, c'est bien sûr « un lieu élevé, parfois « une tour surplombant une vallée »³¹, ou simplement le

« haut d'une tour »³², mais aussi, plus étrangement « le haut d'un précipice »³³, ou bien une « falaise »³⁴ située dans les collines de « Jabal Al-'Arus, Rusafa »³⁵.

Quant au vol proprement dit, les choses sont peu précises, sinon qu'Ibn Firnas réussit effectivement à planer, selon Al-Makkari sur « une distance considérable », mais que veut dire exactement « considérable » ?

La plupart des autres récits s'intéresse à la durée du vol, mais là encore ce n'est ni clair ni précis, d'autant qu'on ne disposait pas d'instrument pour mesurer, en plein air, les durées avec précision. On note ici qu'il « resta en l'air un certain temps en vol plané »³⁶, ou bien qu'il « parvient à planer quelque peu, et finit par se crasher »³⁷, mais d'autres sont beaucoup plus positifs, sans rien pour l'attester : « Il aurait plané pendant une durée considérable. Beaucoup de témoins ont dit que ça semblait être quelque chose comme 10 minutes. »³⁸, quand à l'article le plus récent, mais tendancieux, il n'hésite pas à dire qu'il parvint à « planer en l'air volant pendant plus de dix minutes »³⁹. On ne sait comment auraient pu être mesurées ces minutes, on appréciera

²⁵ http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie.

²⁶ http://www.huffpostmaghreb.com/2016/02/27/histoire-abbas-ibn-firnas_n_9333828.html.

²⁷ <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#> (traduit de).

²⁸ http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie et https://www.aeronautique.ma/Abbas-Ibn-Firnas_a253.html ainsi que <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/07/lenvolee-fabuleuse-dabbas-ibn-firnas/>.

²⁹ Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », p. 76 (traduit de).

³⁰ *ibid.* « his flying device, made of silk and feathers from eagle, required him to be on a higher place for take-off, gliding down while flapping the wing with his hands ».

³¹ http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie, et https://www.aeronautique.ma/Abbas-Ibn-Firnas_a253.html.

³² http://www.huffpostmaghreb.com/2016/02/27/histoire-abbas-ibn-firnas_n_9333828.html.

³³ <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/07/lenvolee-fabuleuse-dabbas-ibn-firnas/>.

³⁴ <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#>.

³⁵ *ibid.*, et Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », p. 76.

³⁶ http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie.

³⁷ http://www.huffpostmaghreb.com/2016/02/27/histoire-abbas-ibn-firnas_n_9333828.html.

³⁸ <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#>. « He would glide for a considerable period of time. Many witnesses said it felt like 10 minutes. »

³⁹ Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », p. 76.

seulement combien la volonté de glorifier Ibn Firnas conduit manifestement à des exagérations comiques. C'est long dix minutes de vol, surtout la première fois.

Après le vol, l'atterrissage, car on ne peut parler de chute, Ibn Firnas a bien tenté d'atterrir, et qu'il se soit blessé à ce premier essai ne peut guère surprendre, c'est aujourd'hui encore la phase du vol où il y a le plus d'accidents.

Là encore, hormis le fait que ça ne se soit pas très bien passé, la description des dommages est très variable. Ibn Firnas s'est fait « très mal au dos », dit Al-Makkari, mais il existe une autre version : « l'atterrissage fut assez catastrophique : le vieil homme se brisa les deux jambes et échappa à la mort par miracle »⁴⁰, et une autre encore : « l'atterrissage est mauvais (deux côtes fracturées) »⁴¹, et deux autres, plus optimistes : « Résultat des courses: deux côtes cassées, mais une expérience prometteuse »⁴² ou bien : « même si l'atterrissage est mauvais (il s'est fracturé les deux jambes), le vol est globalement une réussite »⁴³, à moins de préférer une version plus neutre : « il heurta durement le sol, et se blessa sérieusement »⁴⁴, ou celle qui, pour le magnifier en héros, se contente de dire qu'il fit « un mauvais atterrissage qui endommagea son appareil. »⁴⁵, avant d'ajouter qu'en « conséquence Ibn Firnas se blessa sévèrement au dos et que l'une de ses vertèbres fut brisée. »⁴⁶

⁴⁰ <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/07/lenvolee-fabuleuse-dabbas-ibn-firnas/>.

⁴¹ http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie.

⁴² http://www.huffpostmaghreb.com/2016/02/27/histoire-abbas-ibn-firnas_n_9333828.html.

⁴³ https://www.aeronautique.ma/Abbas-Ibn-Firnas_a253.html.

⁴⁴ <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#>. (traduit de) « he hit it hard and seriously injured himself »

⁴⁵ Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », p. 76 (traduit de) « a bad landing that damaged his glide ».

⁴⁶ *ibid.* « Consequently, Ibn Firnas injured his back badly and one of his backbones was broken. »

Chacun choisira sa version selon son envie.

Concernant la raison de cet atterrissage violent, on répète, après Al-Makkari, la leçon qu'en a tirée lui-même Ibn Firnas : « Il aurait déduit de ce semi-échec qu'il manquait à son invention la queue dont sont pourvus les oiseaux, et dont ils se servent à la fois pour se diriger et pour amortir leur descente. »⁴⁷, à moins qu'on formalise la chose : « Ibn Firnas réalisa que la queue est une structure vitale pour l'atterrissage, à l'exemple des oiseaux qui se servent de leur queue pour réduire leur vitesse. Cette structure fut plus tard désignée comme *ornithopter* par Léonard de Vinci. *Ornithopter* est la théorie fondée par Ibn Firnas après sa tentative pour voler lui-même en planant pour la première fois. »⁴⁸ Le propos est ambitieux, il n'est pas certain qu'Ibn Firnas ait théorisé son échec avec autant de précision.

Il reste à dire quelques mots des témoins de l'événement. Là encore les versions divergent.

Al-Makkari affirme que les témoins étaient dignes de foi (*trustworthy*), mais les témoins sont nécessairement dignes de foi, sinon ce ne sont plus des témoins, et il n'y a plus d'événement ; il ajoute curieusement qu'ils étaient capables d'écrire (*writers*), ce qui semble ajouter du poids à leur témoignage, comme s'il s'agissait de lettrés en lesquels on pouvait avoir davantage confiance, ou même de sorte d'huissiers validant la performance. Rien n'est très clair.

On trouve aussi mention d'une « large foule convoquée pour l'occasion »⁴⁹, ou bien on a observé « de nombreux spectateurs qui

⁴⁷ <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/07/lenvolee-fabuleuse-dabbas-ibn-firnas/> et <http://www.forgottenislamichistory.com/2013/11/abbas-ibn-firnas-worlds-first-pilot.html#>

⁴⁸ Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », p. 76 (traduit de) « Ibn Firnas realised that the tail end structure is a vital part for landing, and this is similar with how a bird uses its tail to decrease its speed. This structure is later named *ornithopter* by da Vinci (Scholz, M.P., 2007). *Ornithopter* is a theory founded by Ibn Firnas after his attempt to launch himself using the glider for the first time.

⁴⁹ <https://histoireislamique.wordpress.com/2014/04/07/lenvolee-fabuleuse-dabbas-ibn-firnas/> et http://wikimonde.com/article/Ibn_Firnas#Biographie (qui dit plutôt

étaient venus pour voir, à Jabal al-Arus. »⁵⁰. D'autres ne s'inquiètent pas de ce détail, comme s'il allait de soi que puisqu'on en parle encore, c'est qu'il y avait forcément des témoins. Ce qui n'est pas illogique.

Car effectivement on en parle encore.

Ou plus précisément, on en parle encore dans le monde musulman, alors qu'on semble avoir oublié, ou oblitéré, la tentative de Ibn Firnas dans le monde occidental.

À vrai dire, on en a parlé, mais à une époque d'enthousiasme pour l'aviation naissante et les premiers vols de l'homme. Mais déjà le souci idéologique transparaissait et, en ces temps de colonialisme triomphant, le monde musulman n'était évoqué que pour être doucement raillé.

C'est très visible dans un article du journal *Le Figaro*, en date du samedi 2 décembre 1911⁵¹.

L'article, d'une rubrique « Petites curiosités », s'interroge pour savoir « Qui fut le premier aviateur ? », avant de poursuivre, « Ce fut, paraît-il, un Arabe d'Espagne. » On lui attribue ensuite d'avoir « imaginé un mécanisme d'horlogerie adapté à un appareil au moyen duquel il se flattait de s'élever dans les airs, comme les oiseaux », ceci aurait été mentionné par un « très vieux livre arabe ». La fascination du vieux grimoire fonctionne, vieux grimoire rempli de secrets, encore plus secrets d'être écrits dans une langue « lointaine » et dans une écriture qui semble obscure, vieux grimoire dont on apprend un peu plus loin dans l'article qu'il s'agit seulement de l'ouvrage de Al-Makkari, qui n'était pas un si « vieux livre », et qui ne dit rien de tel. On ne sait d'où sort cette idée du mécanisme, sinon du sentiment qu'on croyait alors que pour voler il fallait battre des ailes. Le

« invitée »), ainsi que https://www.aeronautique.ma/Abbas-Ibn-Firnas_a253.html (qui parle d'une foule « immense »).

⁵⁰ Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », p. 76 (traduit de).

⁵¹ À consulter sur gallica.bnf.fr .

rédacteur de l'article revient d'ailleurs aussitôt sur son affirmation imprudente : « Ce qu'était au juste cet appareil, on l'ignore. »

La relation figaresque du vol est une adaptation bien tendancieuse de Al-Makkari : « Le peuple s'assembla, et l'on vit Ibn-Firnas s'élever dans les airs, comme il l'avait dit. Mais il ne put s'y soutenir qu'un instant, et bientôt il retombait sur terre, au milieu des éclats de rire de la foule. » Al Makkari ne dit rien de tel, mais il semble sans doute de bon ton au rédacteur du *Figaro*, de sourire de ces arabes, grands enfants naïfs, incapables de voler, mais si prêts à s'amuser, au point de transformer l'histoire en une « curieuse anecdote » dont il ne pouvait « mieux faire que de la conter à (ses) lecteurs. » Anecdote que lui avait rapportée Victor Barrucand, écrivain et journaliste, d'abord libertaire, puis humaniste, et qui, installé à Alger où il publie son propre hebdomadaire, *L'Akhbar*, milite pourtant pour un « colonialisme plus humain » et, en particulier, pour une reconnaissance des droits des indigènes musulmans.

Comme quoi rien n'est simple, et comme quoi l'aventure de Ibn Firnas était encore en souvenir dans les milieux musulmans.

Ce que prouve un article de la *Revue Aérienne*, du 25 février 1912⁵², qui rend le meilleur hommage à Ibn Firnas, article qui est une version allégée d'un texte paru dans le *Bulletin de l'Institut Égyptien*⁵³, rédigé en français, titré « L'aviation chez les arabes », et signé de Ahmed Zéki Pacha⁵⁴, lettré égyptien, et haut fonctionnaire, auteur de nombreux livres, fervent nationaliste dès sa jeunesse, et plus tard militant panarabe.

Savant astucieux et un peu casse-cou, Ibn Firnas est donc aujourd'hui devenu une célébrité et un symbole revendiqué par le monde musulman dans son opposition au monde occidental.

⁵² À consulter sur gallica.bnf.fr

⁵³ Bulletin de l'Institut Égyptien, Cinquième série, Tome V, année 1911, Le Caire, Juin 1912, accessible sur <http://www.archive.org/details/s5bulletin05inst>.

⁵⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Ahmad_Zaki_Pasha

En témoigne particulièrement cet article récent⁵⁵ (janvier 2013), signé par six universitaires musulmans de Malaisie et de Brunei. Le résumé initial plante le décor, on y annonce que le « musulman Ibn Firnas » est un pionnier de « l'étude de l'aviation », et qu'il a « inspiré l'Occident (*the West*) pour le développement de la technologie de l'aviation, influençant ainsi les méthodes modernes de vol ». L'opposition est donc d'emblée posée, et toute la suite de l'article n'en sera que le développement. Après une introduction rappelant l'influence de la « civilisation islamique », sur l'état « présent de la civilisation humaine », argument appuyé sur une citation de Barack Obama, dans un discours, lors de sa visite au Caire, on rappelle que le sens de l'observation du vol des oiseaux, dont on crédite Ibn Firnas, s'appuie sur une sourate du Coran, avant de donner un récit du vol de Ibn Firnas, en insistant sur le fait que ce vol est « reconnu par un universitaire occidental ». Le récit de l'aventure est élogieux et amplifie un peu tout ce qu'on peut lire dans celui de Al-Makkari, ainsi Ibn Firnas est reconnu « persévérant et tenace », étudiant et reconstruisant plusieurs fois la structure de son appareil, et théorisant, après le fin brutale de son vol, qu'il avait négligé de le doter d'une queue.

Suit le rappel d'autres tentatives plus ou moins réussies, jusqu'à cette conclusion selon laquelle c'est « la tentative de vol de Ibn Firnas qui a ouvert le champ de l'aviation », et soulignant que la « réalisation de ce vol a inspiré l'Occident pour développer l'aviation. » Comme quoi, « incontestablement, Ibn Firnas doit être considéré et reconnu comme le père de l'aviation dans le monde. »

Article intéressant qui ne cache pas ses préférences, écrit par des universitaires musulmans sérieux, et n'appartenant pas au monde arabe, il témoigne clairement d'une opposition et d'une frustration éprouvée vis à vis de l'Occident, il revendique, en gonflant un peu la réalité, la fierté d'une culture qui ne se sent pas reconnue comme elle

⁵⁵ Advances in Natural and Applied Sciences · January 2013, « Ibn Firnas and His Contribution to the Aviation Technology of the World », les citations qui suivent sont tirées de cet article en anglais.

pense devoir l'être, et souffre d'être cantonnée, voire rejetée, sur la face cachée du monde.

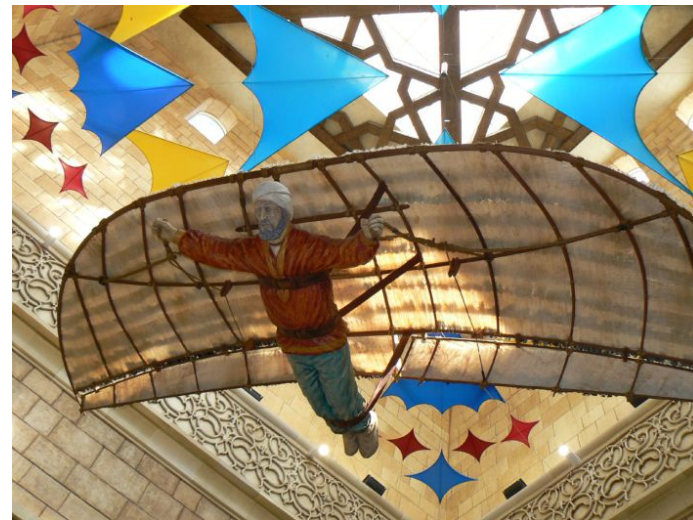
C'est sans doute pourquoi, le nom Ibn Firnas, qui nous est un illustre inconnu, résonne dans le monde musulman.

La Lybie a produit un timbre-poste à son effigie, une imposante statue le célèbre sur la route de l'aéroport International de Bagdad, et un autre aéroport au nord de Bagdad porte son nom, tout comme une compagnie d'aviation et un pont autoroutier sur le Guadalquivir à l'ouest de Cordoue, pont au centre duquel « une structure métallique abstraite symbolise la silhouette de l'ingénieur Firnas, le premier homme de l'histoire à s'envoler avec des ailes artificielles. »

Cependant qu'impassible, et loin de ces débats, Ibn Firnas poursuit inlassablement son vol suspendu sous une maquette d'aile dans le hall consacré à l'Andalousie du Ibn Battuta Mall, immense centre commercial de Dubaï.

Le vol téméraire est maintenant devenu un vol idéologique.

© Denis Boisseau, février 2018.



Ibn Firnas dans le Ibn Battuta Mall, de Dubaï, maquette reprenant la forme d'un parapente, mais incontestablement fantaisiste, avec ses volets en bord de fuite.