

Aviation et cinéma (3)

Une bibliographie de travail, précédée de trois incursions parallèles (Schaffner, 1909, Bierbaum, 1910, Bryher, 1929)

Avant d'entraîner le lecteur dans les plaisirs de la liste ordonnée, nous lui proposons trois textes tirés d'ouvrages consultés lors de nos recherches.

Le premier date de 1909, le second de 1910, le troisième de 1929.

Chacun convoque cinéma et aviation à sa façon et selon son époque.

Ce chapitre liminaire, que l'on peut allégrement négliger, est une manière de dire que l'étude de la représentation cinématographique de l'aviation et du vol ne se résume pas, et de loin, à la nécessaire identification des films et à la constitution de corpus pertinents.

Roland Cosandey, septembre 2010

Trois incursions parallèles : Schaffner (1909), Bierbaum (1910), Bryher (1929)

1.

La libellule et le cinématographe: *Hans Himmelhoch* (1909), chapitre 9

L'année du manifeste de Marinetti, *Futurisme*, publié à la une du *Figaro* (20 février 1909), l'année du vol de Blériot sur la Manche (25 juillet 1909), Jakob Schaffner semble être le premier écrivain suisse à avoir développé, dans *Hans Himmelhoch*, l'aviation comme motif littéraire, alors que c'est encore le vol du plus léger que l'air qui inspire la description de Konrad Falke (*Himmelfahrt. Traversierung der Alpen im Ballon Cognac*, 1909) ou sert de cadre à un récit de Jakob Christoph Heer (*Die Luftfahrten des Herrn Walter Meiss*, 1910).

C'est même tout le livre de Schaffner qui est placé sous le signe du vol. Dans sa préface, datée de « Basel, im September 1909 », l'auteur s'adresse au lecteur dans ces termes :

« *Betrachten Sie mich als einen ideellen Aviatiker und dieses Buch als meinen Aeroplan, mit dem ich von der Anziehung des Stoffes loskommen will. Meine Not ist mein Motor. Der Apparat ist vielleicht noch sehr unvollkommen, aber ich muss fliegen, verstehen Sie. Also werde ich fliegen.* » (p. 5).

(Il s'agit ici du domaine germanophone ; pour la Suisse romande, nous ne connaissons pour le moment qu'un récit moralisateur et didactique destiné aux garçons, dont un chapitre intitulé « L'aéroplane » mentionne l'exploit de Blériot, explique la différence entre aérostat et aéroplane et finit par la construction d'un cerf volant : *Les petits colons du Jura*, J. Carmagnola-Richard, J.-H. Jeheber, Genève, 1910, pp. 117-125.

Avec Louis Bourget, qui préférerait le crayon à la photographie instantanée, nous passons à la chronique du naturaliste. Observant en septembre les « capitules si décoratifs du pissenlit », une vision lui vient dans une page de *Beaux dimanches. Observations d'histoire naturelle* : « Quand nous les regardons manœuvrer sur un coin de ciel, ils nous donnent, en petit, l'image de ce que sera l'horizon, dans quelques années, lorsque l'aviation aura conquis les airs. » Payot, Lausanne, 1909, pp. 162-163)

Si le nom de Jakob Schaffner (1875 - 1944) n'apparaît pas dans l'ouvrage de référence de Felix Philipp Ingold, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927*, c'est peut-être, comme le suppose Christof Wamister dans son commentaire de la réédition de *Hans Himmelhoch* (2005, nos citations proviennent de cette édition), que ce dernier est alors, en 1978, « im toten Winkel » en raison de son itinéraire politique : Schaffner devint un ardent zéléteur du Troisième Reich.

Nous l'abordons ici dans une de ses premières œuvres, cet étrange roman court, post-symboliste ou pré-expressionniste, fait de dix lettres adressées par Hans Himmelhoch à une correspondante féminine. Wamister en dit ceci : « Es bleibt überhaupt viel offen in diesem langen Briefmonolog, der schwangt zwischen Reisetagebuch, Liebespsychologie, Kulturkritik und Existenzphilosophie. » (*op. cit.*, p. 120). Et d'ajouter un peu plus loin, à propos des questions existentielles : « Das ist auch heute noch spannend zu lesen. Zu den Vorzügen des « Himmelhoch » gehört, wie spontan Schaffner darin auf neueste Entwicklungen reagierte und wie er die Entwicklungen von Naturwissenschaft und Technik einarbeitete. » (*op. cit.*, p. 211).

Commentant la relation du roman à la nouveauté, Wamister souligne l'actualité extraordinaire, en cette année 1909, de l'aviation, il mais passe curieusement sous silence ce que tout lecteur constatera en lisant le chapitre neuf de *Hans Himmelhoch*: l'aviation y est associée à une autre manifestation majeure de la modernité fin-de-siècle, le cinéma.

Dans ce neuvième chapitre, Hans Himmelhoch avoue à Hedwig, sa correspondante, qu'il a dépensé la somme reçue d'elle afin d'acquérir « ein Schweizerhaus » où ils auraient passé l'été ensemble et que « jetzt sind die Flügel einer Flugmaschine daraus geworden », ajoutant : « Du hättest Dir denken sollen, dass ich mich nie mit einem Haus an den Boden kleben werde. » (p. 86)

Et de raconter comment son projet de vol prit forme quand il rencontra fortuitement l'inventeur d'une machine volante encore incomplète qui l'avait invité chez lui : « *Ich habe Vogelflüge kinematographiert. Ich führe sie Ihnen vor mit verlangsamtem Tempo, dass Sie alles sehen können.* » (p. 88).

« Wir langten bei meinem Führer zu Hause an. Hinter einem hölzernen Zaun in einem ziemlich wildwachsenden Garten stand ein Ding, halb Schuppen, halb Atelier, mit Firstseite nach der Strasse. Ein grosses Tor erschien darin, sonst nichts, keine Fenster, ausser hinten, wo er zwei Stuben hatte, in denen er wohnte; dort war immer ein freimütiger und vornehmer Tag zu treffen. Das Atelier bekam sein Licht von oben durch ein Glasdach. Um das Haus herum schwoll und trieb in zitternder Offenbarungsfreude die stumme Frühlingsliebe der Pflanze. Explosionen von Blütenseligkeiten rauchten hellfarbig empor vom dunklen Urgrund des Seins, und dazwischen zuckte blitzgrün der drangvolle Lichthunger des jungen Blattes auf. Aber drinnen in der Halle ging das tiefe Befremden des späten neunten Schöpfungstages um. Da lag mit Rumpf und Gliedern unter dem zum Brennpunkt konzentrierten wilden Mittagslicht des Geniewillens das dunkelkühne Gerüst einer Flugmaschine, und warf ahnungsvolle Schatten unter sich. Ihr Herr und Schöpfer erhob misstrauisch und rechthaberisch die Revolvermündungen seiner Augen, allein es war soviel Vernunft in ihr wie in ihm, und sie brachtem miteinander ein Ansehen auf, das einzig war und trotzig, und voll Verkündigung. Er stellte mir nichts vor davon und hielt sich auch nicht auf dabei, sondern ging nach dem Hintergrund des Raumes, wo sich der Kinematograph befand. Mit zwei Handgriffen setzte er das Atelier dunkel durch Strohmatten, die er über das Glasdach herunterliess. Einen Augenblick glühten elektrischen Lichter auf. Dann erloschen sie. Der Apparat begann zu knistern. Der erste Vogel erschien an der weissen Wand. Mit ausgebreiteten Flügeln riesengross stürzte er aus dem Nichts in den Raum hervor, eine Königserscheinung voll stürmischer Gewalt und Verfolgtheit, und auf ihrem verlorenen Weg erschütternd zur Anschauung gebracht mit allen hohen und höchsten Willenskräften der irgeleiteten Kreatur. Ein Raubvogel mit dem ungebrochenen Sprühfeuer des Gotthasses im Blick und mit dem endgültigen Fluch der Unerlöstheit über den leidvollen Wölbungen der Augenknochen, das Ganze von der Linse zwanzigfach vergrössert und vom Dynamo im gleichen Mass durch die Zeit gesteigert : die Flügel dieser scheuen Offenbarung stiegen und sanken im eindrucksvollen Ewigkeitsrhythmus des Turmuhrpendikels.

Das Technische der Vorführung begriff ich so, dass bei der Aufnahme der Vogel von einem System senkrechter und horizontaler Fäden in der schwebenden Mitte festgehalten wurde. Sein wechselndes Bestreben, aufwärts, vorwärts oder in Seitenstößen loszukommen, entfaltete von selber das ganze Spiel seiner Flugführung. Von plötzlich gegen ihn angeschickten Überraschungen wurden auch die instinktiven Bewegungen ausgelöst. Die Aufnahmen waren von einem eigens konstruierten Doppelapparat in beinahe hageldichter Folge bewirkt, so dass nachher bei der verlangsamten Abwicklung immer noch die Bilddichtigkeit der gewöhnlichen Kinematographen erzielt wurde.

(...)

Nach dem Falken flogen Schwalben, und dann Wasserjungfern. Den Wasserjungfern waren die Flügel gefärbt, dass man sie besser sah. Man merkte sofort, es war ein anderes Flugprinzip als bei den Vögeln. Sie schwirrten. Wenn wir fliegen wollten, so mussten wir auch schwirren. Die Bemerkung schlug mir in den Kopf wie eine Flintenkugel, und ich sagte sie zu Ruffach. Aber er rief nun in plötzlichen Erregung von seinem Standort her : « Passen Sie auf die Kurve auf, hören Sie ! » Die Kurve ? Gut. Ich passte auf und war augenblicklich mit erregt. « Verstehen Sie das ? Wie kann das verwünschte Insekt mit diesem Vorschlag seine Lage halten ? Sehen Sie mal. » Er war allem Ansehen nach vor einer unbekanntem Grösse angekommen, die ihn nach unzähligen vergeblichen Versuchen zu ihrer Habhaftwerdung nachgerade zur Wut reizte. » (pp. 89-90)

L'inventeur fait alors une démonstration de sa machine volante, mais « ... das Modell hüpfte wie eine Maus, statt eben und königlich hinzuschwirren ». La solution, c'est Hans Himmelhoch qui va la trouver, en substituant à l'impuissante compréhension rationnelle le recours à un instinct qui le relie aux âges de la terre et lui fait éprouver dans son propre corps le vol de la libellule, intégrant ainsi dans l'expérience la quatrième dimension, celle du temps. Néanmoins, la vérification passe à nouveau par l'image cinématographique :

« Wollten Sie wohl den Kinematographen noch einmal laufen lassen ? » Ganz richtig, da hatten wir's. Es war sogar sehr klar. Übrigens, so eine Wasserjungfer des Alluviums : wirklich interessant !

(...)

Jetzt musste ein neues Model gebaut werden, weil das vorhandene nichts nutz war. Als wir es fertig hatten, liessen wir es los. Erst in den Schienen. Gut, sehr gut. Es kletterte in seinem System herum mit der Behendigkeit eines Baumaffen, dass einem das Herz lachte. Und dann glitt es über die Balance wie ein Schiff über das glatte Wasser. Kein Mäusesprung mehr. Nur geradeaus gerichtete Energie, und der goldene Faden der Vollkommenheit. » (p. 92)

Nous n'en saurons pas plus sur la réalisation du vol lui-même, sinon que la chose fit sensation dans le monde.

La machine volante conçue par les deux hommes n'a pas de moteur, ce dont était doté l'appareil à ailes battantes breveté par Otto Lilienthal en 1893. Et contrairement à l'un des monoplans les plus célèbres de l'époque, La Demoiselle de Santos Dumont, ainsi nommé en raison de ses ailes recouvertes de soie blanche vernissée, la libellule de Himmelhoch ne porte pas son nom par métaphore, même si l'engin est essentiellement d'ordre idéal. Ni Gnome, ni Anzani : son "moteur" est archaïque.

Cette curieuse contradiction ou tension aucun passage du livre ne l'exprime mieux que ce neuvième chapitre de Hans Himmelhoch, et le rôle qu'y jouent la libellule et le cinématographe. Si la première illustre, dans le flou de sa description, une sorte de résurgence antédiluvienne, "ptérodactylienne" pourrait-on dire, l'autre apparaît comme l'instrument d'observation scientifique le plus abouti, renvoyant à Marey et à son oiseau corseté et à la chronophotographie en accéléré de son successeur Lucien Bull.

Tout le livre vit de cette tension. Hans Himmelhoch (Jean Céleste ou Jean des Nues) rêve d'échapper à la matière, chante la souveraineté de la volonté individuelle, plonge ses racines dans le marais originel, réfute la culture classique pour exalter, de lettre en lettre, de ville en ville – Rome, Hamburg, Paris, Berlin -, les phénomènes les plus manifestes et « sensationnels » de la modernité fin-de-siècle : l'association de la bicyclette et de l'appareil photographique, les sports d'hiver, le football, le vapeur transocéanique, le rallye automobile, la machine à écrire, les grands magasins, et, *last but not least*, comme on l'a vu, le cinématographe.

Une dernière citation, pour conclure et suggérer un lien avec le texte suivant (c'est Hans Himmelhoch qui écrit) :

« Auch dieses : ich gehe lieber zu einer kinematographischen Vorführung schöner Natur- oder Reisebilder, als in ein Kolleg über Kulturgeschichte. Ein Gang durch den zoologischen Garten bringt mich dem Geist des Lebens näher, als ein Vortrag über Erkenntnistheorie. » (p. 78)

Jakob Schaffner, *Hans Himmelhoch. Wanderbriefe an ein Weltkind*, Chronos, Zurich, 2005, avec une postface de Christof Wamister, (1^{ère} éd., S. Fischer, Berlin, 1909), pp. 88-92.

Trois incursions parallèles : Schaffner (1909), Bierbaum (1910), Bryher (1929)

2.

La cinématographie, modèle d'une écriture journalistique moderne

On a peut-être en mémoire la lettre sur les cinématographes dictée en différé par Ludwig Stollwerk seul, de nuit, à son bureau, le 16 avril 1896. Il explique à son représentant aux Etats Unis quels avantages financiers on peut s'attendre à tirer de l'appareil des Lumière et dit en même temps son enthousiasme pour l'instrument qu'il est en train d'utiliser : son « cher phonographe » (voir *Archives*, n° 51, novembre 1992).

Facilité d'emploi, indépendance, temps gagné, vitesse (« 50% plus rapide qu'en sténogramme »): pour l'homme d'affaires *time is money*. Les hommes de plume semblent avoir mis plus de temps à mettre la main à la machine, et plus particulièrement quand elle servait à écrire. L'éloge et l'usage qu'en faisait Jakob Schaffner entraîna un Hermann Hesse à en acquérir une au début de 1908.

Et les journalistes ? Ceux qui furent à Brig ou à Domodossola fin septembre 1910 pour assister à l'exploit de Chavez disposaient d'une liaison télégraphique internationale. Ecrire à chaud, envoyer sans délai, c'est le régime de la dépêche d'agence. C'est une course que le cinéma prétend aussi courir. Une semaine après la mort de Chavez, les écrans européens montraient l'avion détruit et le cortège funèbre.

Au temps de la neuve linotype, Birbaum transmettait-il au compositeur ses textes en feuillets dactylographiés ou manuscrits ? Nous l'ignorons. Mais nous saisissons, dans le texte qui suit, comment le cinématographe put servir de modèle symbolique à l'écriture journalistique. En date du 15 octobre 1910, concluant l'introduction de l'ouvrage qu'il consacre, comme témoin et à chaud, à la traversée des Alpes par Géo Chavez, quinze jours après la mort accidentelle de l'aviateur à Domodossola, Paul Willy Birbaum, rédacteur local à la *Neue Zürcher Zeitung* de 1903 à 1940 - il y tiendra notamment, dès 1912, une des premières chroniques cinématographiques parues dans un quotidien suisse -, écrivait ceci :

Wenn hie und da trotz aller Ausführlichkeit den Schilderungen Mängel anhaften, so möge der Leser dem Verfasser zugute halten, dass der hochaktuelle Stoff in der Raschheit erfolgen musste, die bei den Ansprüchen unserer Zeit dem Verfasser wenig Fristen, wenig stille, dem Ausfeilen und Überdenken des Manuskriptes gewidmete Stunden gestattete. Aber vielleicht liegt doch auch ein Vorzug in diesem kinematographischen, zum Rüstzeug eines modernen Journalisten gehörenden Geschwindtempos, nämlich der, die Eindrücke und Stimmungen, wie sie die erlebte Szene, ein Augenblick, eine Begebenheit brachten, ohne Retouche, ohne rankendes Beiwerk, ohne Fussnoten und Kommentare, erregt und begeistert, ergriffen und bewegt niedergeschrieben zu haben, nicht als ein zünftiges Werk der Literatur, wohl aber als ein mit warmem Herzen geschildertes Erlebnis, zugleich aber auch eine Illustration des Wahlspruches unserer betriebsamen Zeit : « Wir jagen und werden gejagt ! »

Paul Willy Birbaum, *Im Aeroplan über die Alpen. Geo Chavez' Simplonflug*, Orell Füssli, Zurich, 1910, p. 9.

- Sur Birbaum (1875 – 1942), critique de cinéma, on lira l'indispensable Fritz Güttinger, éd., *Kein Tag ohne Kino. Schriftsteller über den Stummfilm*, Deutsches Filmmuseum, Francfort sur le M., 1984, pp. 177-186.

- Quant au vol de Chavez et ses funérailles, la Cinémathèque conserve deux films de 1910 dont on trouvera la description sur ce même site, en allant à : www.cinematheque.ch/uploads/.../aviation_et_cinema_en_Suisse_1910-38.pdf

Trois incursions parallèles : Schaffner (1909), Bierbaum (1910), Bryher (1929)

3.

Vous avez dit « films russes » ? De l'expérience du vol comme métaphore

Après avoir participé au Congrès international du cinéma indépendant de La Sarraz (3 - 7 septembre 1929) et passé quelques jours à Zurich pour mettre en place le tournage de *Frauennot Frauenglück*, S. M. Eisenstein s'envola pour Berlin, sur l'avion de la ligne Zurich – Berlin desservie dès 1928 par Ad Astra, la compagnie de Mittelholzer, que l'on voit au départ dans ces images privées, filmées à Dübendorf :

<http://www.cinematheque.ch/f/expo/hommage-a-la-sarraz-cici-1929/sm-eisenstein-filme-en-suisse.html>

Pour connaître le cinéma soviétique autrement qu'au compte-gouttes et encore dans des versions souvent censurées, le mieux, sinon le plus simple, était encore de se rendre à Berlin, siège de la Derussa (Deutsch-Russische Filmallianz) et de Prometheus, maisons de distribution et de production qui faisaient office de comptoir européen pour la production provenant d'URSS.

A cette fin, en juillet 1928, Winifred Bryher (1894-1983) et Kenneth Macpherson (1903-1971), installés à Montreux Territet, éditeurs à l'enseigne de Pool de livres sur le cinéma et d'une des plus prestigieuses revues spécialisées de l'Entre-deux-guerres, empruntèrent peut-être le même itinéraire aérien qu'Eisenstein.

Ils allaient publier dans leur "little magazine", *Close Up* (1927-1933), le manifeste du cinéma sonore co-signé Eisenstein, Alexandrov et Poudovkine, « The Sound Film. A Statement from U.S.S.R. » (*Close Up*, vol. 3, n°4, octobre 1928, pp. 10-13). La livraison de janvier 1929 s'ouvrira sur un portrait photographique d'Eisenstein, « maker of film-history », image en frontispice dédiée « To K. Macpherson – editor of the closest up to what cinema should be, with heartiest wishes. S. Eisenstein ».

Désormais, le cinéma soviétique allait occuper une place majeure dans la revue. De mai 1929 à juin 1933, *Close Up* publiera huit articles du seul Eisenstein, dont Anne Friedberg a dit l'influence qu'il exerça par ailleurs sur Kenneth Macpherson.

Bryher revint de Berlin avec une documentation enrichie par des informations sollicitées auprès des cinéastes eux-mêmes et des instances de production et surtout fondées sur la connaissance directe de films qui n'avaient pas encore été "accommodés" (le Ministère du commerce allemand, qui ne voyait pas forcément d'un mauvais œil un commerce permettant aussi à l'Allemagne d'exporter son cinéma, savait que le Ministère de l'intérieur veillerait de son côté à l'application des prescriptions politiques et morales de la censure...).

Au printemps 1929, elle publiait *Film Problems of Soviet Russia*, une des premières monographies occidentales consacrées au cinéma soviétique, que l'auteur destinait explicitement, comme beaucoup de textes de *Close Up*, à un lectorat anglais.

Son étude commence par le récit du voyage. C'est ce passage que nous voulons mettre ici en évidence.

- Sur *Close Up* et ses liens avec le cinéma soviétique, voir Anne Friedberg, *Writing about Cinema. Close Up 1927 -1933*, University Microfilms International, Ann Arbor, 1986.

« Up to last summer I had seen only four Russians films, three in Switzerland and one in Germany. But we took the aeroplane service to Berlin last July, having been promised that we could see there the output of a whole season.

I like flying. I do not want to fly an aeroplane myself ; what I like is to get the landscape in perspective. Whoever started the idea that it was impossible to appreciate the view from an altitude ? It is the only way really to see a country, to see it from a plane. Fields and tiny hills and woods mass themselves together like a crowd Eisenstein is directing ; their place in a whole becomes apparent, all their characteristics and problems, instead of a tiny piece of them, become revealed. One can see why the road turned exactly at that point and why there is a bend in a stream. Even the colors in a landscape become new and the earth is flat as a screen upon which shadow and wind and the aeroplane itself project pictures.

However, as we neared a lake that day the engine began to make peculiar noises ; all the sounds, in fact, that should not happen in a plane. And an official of sorts turned round, his face white and red in spots, and grunted in German : « We are about to crash. »

(I think he actually said we might be going to crash, but between my limited knowledge of the language and the terrific noise of the engine, I understood the first meaning.)

I looked out – on a bank of trees. Immediately the shot of the aeroplane crashing with a swift slant through branches in René Clair's Prey of the Wind [La proie du vent, 1927] came into my mind. (It is curious what a difference direction makes to a picture. Those few shots in Clair's poorest film gave me more sense of flight than all the elaborate photography of Wings [William A. Wellman, 1927].) We plunged, it seemed to my by this time, erratically, over the tree top and stumps of branches, and all I could do was to sit still and see alternately our own position and René Clair's picture.

I had always thought that one advantage of air travel was that if anything happened, it would happen quickly. It is foolish to form pre-conceived notions, for there we sat, for twenty minutes, while the aeroplane jerked its way back with unpleasing ominous noises to the aerodrome, with oil heated to over a hundred degrees and the constant risk of fire. And as we got out on to firm ground officials said sorrowfully and angrily, « You do not appear to realise you were in great danger. »

And I have never ceased wondering what we were expected to do. Scream ? But against the noise of the engine we should have remained unheard. Faint ? Surely unwise with a prospect of crashing. Have hysterics ? Again the engine. It is a problem imposible of solution.

And yet the incident reflects the problem of this book. For the stock phrase of Fleet Street [la rue londonienne du commerce cinématographique] is « the

enjoyment of Russians films is a species of hysteria. » Yet the aerodrome officials were pained by our absence of hysteria : they scolded us for it, in fact, as if we had been naughty children. On the other hand, our German friends were politely amused that we mentioned it : « Oh, that is nothing to the time I was forced down in a gale into a swamp. » Or casually : « Of course, it is irritating to lose an hour on your time of arrival. » So, on the one hand we were blamed for not making a fuss, and on the other laughed at for mentioning the affair at all. And the actual circumstance was that it was a most unpleasant twenty minutes, but there was absolutely nothing you could do about it. And this is precisely what happens when it comes to questions connected with Russia in England. Because it is not possible, apparently, to discuss Russian films as art ; all sorts of extraneous questions have to be dismissed first. How can you see anything in those dreadful Russians, somebody queries, and then another person sniffs, but your opinions are quite retrogressive from a revolutionary point of view. And someone else cries « No compromise, » and again, another, « But they have criticised the Army » (quite forgetting the usual English criticism of the Red Guard). Until finally one wonders where, in all this riot of « talkies », Russian film art belongs. »

Winifred Bryher, *Film Problems of Soviet Russia*, Pool, Territet, 1929, pp. 9-11.

... et Vogel, pour la bonne mesure (et le nom)

Signalons un dernier récit de vol lié au cinéma, histoire de pousser jusqu'à la décennie suivante de notre période, 1910-1939.

En 1937, Hans Vogel publiait *China ohne Maske. 20000 km mit der schweizerischen Filmexpedition* (Albert Müller, Zurich et Leipzig), qui raconte l'expédition cinématographique à laquelle il avait pris part en 1936 avec le producteur Lazare Wechsler (Praesens-Film), sa femme Amalia Wechsler et le chef-opérateur Emil Berna, en Chine (Yunnan, Shanghai, Pékin, Mandchourie).

Il en résulta deux films. Le premier est connu, même s'il semble n'avoir pas été conservé dans sa forme originale : *So lebt China / La Chine éternelle* (35mm), décliné en plusieurs versions de 1937 à 1950.

Le second, *China ohne Maske. 20000 km quer durch China*, en 16mm (1937), ne figure encore dans aucune filmographie et la sauvegarde de l'unique copie connue, un original inversible, vient d'être assurée par la Cinémathèque suisse par gonflage en 35mm. Si le premier fut bien réalisé Wechsler (scénario et mise en scène) et Berna (prise de vues), l'attribution du second est encore incertaine, Vogel semblant avoir filmé en amateur.

Trop long pour être cité ici, le début du livre est consacré au trajet Rome-Bangkok sur la ligne KLM, qui assurait le service en quatre jours et demi (*op. cit.*, pp. 15-26).

Médecin généraliste et gynécologue, ami de Lazar Wechsler, le Lucernois Hans Vogel (1887 – 1953) avait accompagné Walter Mittelholzer en février 1934 quand ce dernier s'était rendu

à Addis Abéba livrer un Fokker à l'empereur Haïlé Selassié (cf. *Abessinienflug*, le film comme le livre homonyme, 1934).

Aviation et cinéma (3)

Une bibliographie de travail

Cette bibliographie rassemble les ouvrages consultés pour les travaux ayant abouti aux deux dossiers mis en ligne en juillet 2010 sur le site de la Cinémathèque suisse :

AVIATION ET CINEMA (1)

AVIATION ET CINEMA (2)

<http://www.cinematheque.ch/f/informations/article/la-cinematheque-suisse-celebre-les-100-ans-de-laviation-suisse.html>

Le premier dossier examine un corpus de films de 1910 à 1939 conservés par la Cinémathèque suisse, le second explore le thème du vol aérien tel qu'il se présente dans le catalogue Pathé de 1899 à 1914.

En conséquence de quoi, la présente bibliographie se compose de deux subdivisions, domaine suisse et domaine étranger, chacune à son tour déclinée en sources contemporaines et en études historiques, les unes et les autres d'ordre divers (technique, historique, littéraire, culturel...), ordonnées dans la chronologie de la parution.

Un aspect important de ces sources n'est pas mis en évidence par la sèche notice bibliographique : l'iconographie et en particulier l'iconographie photographique, sous la forme de reproductions (périodiques, cartes postales, livres).

Celle-ci est évidemment de première utilité à la fois pour aider à l'identification des objets et des circonstances filmées et pour comparer représentation cinématographique et photographique.

Affiches et jouets, plus facilement répertoriables parce que susceptibles de faire l'objet de monographies, appartiennent à cette sphère visuelle.

Cette bibliographie de travail ne comprend pas les quotidiens consultés pour certains événements de l'histoire de l'aviation en Suisse liés aux films étudiés pour la période 1910-1938, ni les sites consultés ponctuellement. On les trouvera mentionnés *ad loc.* dans les dossiers.

Signalons enfin que Walter Mittelholzer (1894 – 1937) ne figure ici que sous un titre en raison de la délimitation de nos travaux. Or, il faut rappeler qu'une histoire des relations entre cinéma et aviation en Suisse entre les deux guerres serait fragmentaire si l'on omettait l'activité de pilote, entrepreneur, photographe, cinéaste et conférencier déployé entre 1915 et 1937 par cet homme qui fut en outre proche de la maison de production cinématographique de Lazar Wechsler, la Praesens.

Dans cette perspective, l'ensemble des films, des livres et des affiches de Walter Mittelholzer mériteraient un traitement catalographique où ces trois formes de publication se trouveraient conjuguées.

Roland Cosandey, septembre 2010

Cinéma

- Stephen Pendo, *Aviation in the Cinema*, The Scarecrow Press, Metuchen, N.J., Londres, 1985.
- Herbert Birett, *Das Filmangebot in Deutschland 1895-1911*, Filmbuchverlag Winterberg, Munich, 1991.
- Roland Cosandey, *Welcome Home Joye ! Film um 1910. Aus der Sammlung Joseph Joye (NFTVA, London)*, Stadtkino Basel, Stroemfeld / Roter Stern, Bâle, Francfort sur le M., 1993.
- Henri Bousquet, *Catalogue Pathé des années 1896 à 1914*, chez l'auteur, Bures-sur-Yvette, 1993-1996, 4 volumes.
En ligne : filmographie.fondation-jeromeseydoux-pathe.com.
- Michael Paris, *From the Wright Brothers to Top Gun: Aviation, Nationalism and Popular Cinema*, Manchester University Press, Manchester, 1995.
- Gordon H. Pirie, « Cinema and British Civil Aviation, 1919-1939 », in *Historical Journal of Film, Radio and Television*, vol. 23, n°2, 2003, pp. 117-131.
- Jeannette Delamoir, « Six encounters with aviators: Early cinema, flight, danger and gender », *Screening the past*, 9 décembre 2007.
<http://www.latrobe.edu.au/screeningthepast/22/early-cinema-aviation.html>, consulté le 1er juillet 2010.

Aviation

A. Domaine suisse

1. Sources contemporaines

- Jakob Schaffner, *Hans Himmelhoch. Wanderbriefe an ein Weltkind*, S. Fischer, Berlin, 1909. Rééd. Chronos, Zurich, 2005, (Christof Wamister, éd.).
- *La Patrie suisse* (Genève), années 1907-1930.
- J.[eanne] Carmagnola-Richard, *Les petits colons du Jura*, J.-H. Jeheber, Genève, 1910.
- Paul Willy Birbaum, *Im Aeroplan über die Alpen. Geo Chavez' Simplonflug*, Orell Füssli, Zurich, 1910.
- Ernst Weber, *L'aviation*, Payot, Lausanne, 1911.
- *La Suisse sportive. Schweizerische Sport-Zeitung* (Genève), année 1912.
- Auguste Bippert, *Prose*, Les fils de Mettler-Wyss, La Chaux-de-Fonds, 1913, pp. 169-184.
- Jakob Huber, Ernst Trösch (Hrsg.), *Unserer Bube Erlebnisse und Betrachtungen. Von ihnen selbst erzählt und illustriert*, W. Trösch, Olten, 1917.
- Otto Walter, *Bider, sein Leben und sein Werk*, Otto Walter Verlag, Olten, 1919 (2^{ème} éd. : 1920).
- Paul Ilg, *Probus*, Ringier, Zofingen, 1922.
- Walter Mittelholzer, *Les Ailes et les Alpes*, La Baconnière, Neuchâtel, 1929.
- H. von Schiller, Ernst E. Haberkorn, *Im Zeppelin über die Schweiz*, Orell Füssli, Zurich, Leipzig, 1930, (Schaubücher, n°36).
- Robert Gsell, *25 Jahre Luftkutscher. Vom Luftsprung zur Luftbeherrschung*, Rentsch Verlag, Erlenbach-Zurich, Leipzig, 1936.
- Otto Walter, *Bider, der Flieger. Ein Buch der Erinnerungen*, Otto Walter Verlag, Olten, 1938.
- *20 ans de trafic aérien suisse*, Swissair, Zurich, 1939.
- *Nos troupes d'aviation et de défense contre avions*, Arme et technique de l'air, Buchdruckerei a/d. Sihl A.G., Zurich, 1939.
- Otto Walter, *La vie héroïque d'Oscar Bider. Les premiers aviateurs suisses*, La Baconnière, Neuchâtel, 1940, (adaptation par R. et J. Fell).
- *Wolken, Seen und Berge 2. Flugerlebnisse erzählt von Isabelle Kaiser (1920), Otto Wirz (1929), Dr. Hans Wyss (1929), W. Ackermann (1934), Adrien Türel (1943)*, Aeroverlag, Zurich, 1944, (Ikarus-Sammlung n°5).

2. Etudes

- Erich Tilgenkamp, *Schweizer Luftfahrt*, vol. I et II, Aero-Verlag, Zurich, 1941/42.
- Robert Strebi, *Die Anfänge der Luftfahrt in Luzern*, Eugen Haag, Lucerne, 1960, (Luzern im Wandel der Zeiten, n° 15).
- Alfred Waldis, Ulrich C. Haller, Roland Eichenberger, Erich Meier, *Sechs Schweizer Flugpioniere. Die Brüder Dufaux, Oskar Bider, Alfred Comte, Walter Mittelholzer, Balz Zimmermann*, Verein für wirtschaftshistorische Studien, Meilen, 1987, (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und der Technik, vol. 46).
- Donat Guignard, *Entre ciel et rêve. Récit des aventures de Donat Guignard*, Journal de Sainte-Croix et environs, Sainte-Croix, 1990, (Les Cahiers du Balcon du Jura).
- Anne-Marie Renati, éd., *Zum 100 Geburtstag von Oskar Bider. 12. Juli 1891 – 7. Juli 1919. Erster Cheffluglehrer der schweizerischen Militäraviatik*, Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr, Berne, 1991.
- Hans-Rudolf, Degen, Peter A. Meyer, Alfred Waldis, *Schweizerischer Flugtechniker und Ballon-Pioniere. Jakob Degen, Samuel Johann Pauli, Eduard Spelterini, Emil Messner, Auguste Picard*, Verein für wirtschaftshistorische Studien, Meilen, 1996, (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und der Technik, vol. 63).
- Anne-Marie Renati, Werner Guldiman, Alfred Waldis, Georges Bridel, *Schweizer Wegbereiter des Luftverkehrs. Theodor Real, Arnold Isler, Eduard Amstutz, Walter Berchtold, Jakob Ackeret*, Verein für wirtschaftshistorische Studien, Meilen, 1998, (Schweizer Pioniere der Wirtschaft und der Technik, vol. 67).
- Eduard Tschabold, *Die schweizerische Zivilluftfahrt 1910 – 1994. Vom fliegenden Drahtgestell zum Düsenjet*, Archives fédérales suisses, Berne, 2000, (Inventaires).
- René Jeanneret, Georges-André Zehr, *Du ballon au jet : une épopée neuchâteloise centenaire 1900 – 2000*, G. Attinger, Hauterive, 2000.
- Jean-Charles Giroud, *La conquête de l'air à travers l'affiche suisse*, Patrick Cramer, Genève, 2008.
- Christophe Simeon, *L'envol manqué de l'aviation militaire suisse à la fin de la Belle Epoque (1910-1914)*, Alphil, Neuchâtel, 2008.
- Christophe Simeon, « Promotion et réception de l'aviation dans la Suisse de la Belle Epoque », in Cédric Humair et Hans Ulrich Jost (éd.), *Prométhée déchaîné. Technologies, culture et société helvétiques à la Belle Epoque*, Antipodes, Lausanne, 2008, pp. 51-65, (Les Annuelles, n°11).
- Christophe Simeon, « L'échec de la mise en place d'une industrie aéronautique suisse à la fin de la Belle Epoque », in Hans-Ulrich Schiedt, Laurent Tissot et al. (éd.), *Verkehrsgeschichte. Histoire des transports*, Zurich, Chronos, 2010, pp. 279-290.
- Hugo Ruoss, *100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz. Unsere schweizerischen Flugpioniere*, chez l'auteur, Kloten, 2010.

B. Domaine étranger

1. Sources contemporaines

- O'Galop, *Le dirigeable Cage-à-Mouches numéro un*, Garnier, Paris, [1908].
- Charles Fontaine, *Comment Blériot a traversé la Manche*, Librairie aéronautique, Paris, 1909.
- Louis Lelasseux, René Marque, *L'aéroplane pour tous*, Librairie aéronautique, Paris, 1909 (2ème éd. revue et augm.; 1ère éd : 1908).
- Ferdinand Ferber, *L'aviation. Ses débuts, son développement. De crête à crête. De ville à ville. De continent à continent*, Berger-Levrault, Paris, 1909.
- Fernand Barrès, Eugène Brémaud, Adolphe Schoeller et al., *Les transformateurs d'énergie. Générateurs. Accumulateurs. Moteurs. Avec les plus récentes applications à la navigation aérienne*, 2 vol., Aristide Quillet, Paris, 1910.
- Raimund Nimführ, *Die Luftschiffahrt. Ihre wissenschaftliche Grundlagen und technische Entwicklung*, Teubner, Leipzig, 1910 (2ème éd., revue et augm.), (Aus Natur und Geisteswelt, n° 300).
- *Histoire de Jean l'aviateur*, Le Rayon artistique : Excelsior, Paris, circa 1910, (Illustrez-moi, n°2).
- R. de Gaston, *Les aéroplanes de 1911. Etude technique avec plans cotés pour la plupart des principaux aéroplanes existant au début de 1911*, Librairie aéronautique, Paris, [1911].
- Luigi Barzini, *Il volo che valico le Alpi*, La Grande Attualità, Milan, 1911.
- Edward Cressy, *Discoveries and Inventions of the Twentieth Century*, Routledge, Londres, 1914, pp. 283-299.
- Henri de la Vault, Arnould Galopin, *Un tour du monde en aéroplane, revu, et annoté par un groupe d'inspecteurs et d'instituteurs*, Albin Michel, Paris, s. d.
Ed. originale : circa 1912 ?
- Hugo Eckener, *Die Amerikafahrt des « Graf Zeppelin »*, August Scherl, Berlin, 1928, (Rolf Brandt, éd.).
- Max Geisenheyner, *Mit « Graf Zeppelin » um die Welt. Ein Bild-Buch*, Frankfurter Societäts-Druckerei, Francfort, 1929.
- Léo Gerville-Réache, *Autour du monde en Zeppelin*, La Nouvelle revue critique, Paris, 1929, (La Vie d'aujourd'hui, n°7).
- H. von Schiller, Ernst E. Haberkorn, *Im Zeppelin über die Schweiz*, Orell Füssli, Zurich, Leipzig, 1930, (Schaubücher, n°36).
- Jacques Mortane, *Les héros de l'air*, Delagrave, Paris, 1930.
- Peter Supf, *Das neue Welterlebnis. Ein Buch vom Fliegen*, Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin, 1932.
- Friedrich Heiss, *Das Zeppelinbuch*, Volk und Reich Verlag, Berlin, 1936.

2. Etudes

- Charles Dollfuss, Henri Bouché, *Histoire de l'aéronautique*, Société nationale des entreprises de presse, Editions Saint-Georges, Paris, Paris, 1942 (2ème éd. ? ; 1ère éd : 1932).
- Peter Wykeham, Santos-Dumont. *L'obsédé de l'aviation*, Editions de Trévise, Paris, 1964, (1^{ère} éd. : Santos-Dumont. *A Study in Obsession*, Putnam, Londres, 1962).
- Louis Guilbert, *La formation du vocabulaire de l'aviation*, tome 1, Larousse, Paris, 1965.
- Louis Guilbert, *Glossaire de l'aviation de 1861 à 1891. Le processus de formation du vocabulaire de l'aviation à travers les textes et les relevés lexicographiques*, Centre national de la recherche scientifique, Paris, 1965, (*La formation du vocabulaire de l'aviation*, tome 2).
- Elisabeth Hauser, *Paris au jour le jour. Les évènements vus par la presse, 1900-1919*, Editions de Minuit, Paris, 1968.
- A. van Hoorebeeck, *La conquête de l'air. Chronologie de l'aérostation, de l'aviation et de l'astronautique, des précurseurs aux cosmonautes*, tome 1, Gérard, Verviers, 1967 (Coll. Marabout Université, n° 131).
- Jacques Borgé, Nicolas Viasnoff, *Le parachute*, Balland, Paris, 1977.
- Maria Netter, Werner von Mutzenbecher, éd., *Panamarenko, Flugobjekte und Zeichnungen. Arnold Böcklin, Leonardo da Vinci, Wladimir Tatlin, Flugmodelle, Pläne und Fotos*, Kunsthalle Basel, 1977.
- René Chambre, *Histoire de l'aviation*, Flammarion, Paris, 1980.
- Felix Philipp Ingold, *Literatur und Aviatik. Europäische Flugdichtung 1909-1927. Mit einem Exkurs über die Flugidee in der modernen Malerei und Architektur*, Suhrkamp Taschenbuch Verlag, 1980 (1ère éd., Birkhäuser, Basel, 1978).
- Kenneth Hudson, Julian Pettifer, *Diamonds in the Sky. A Social History of Air Travel*, The Bodley Head, British Broadcasting Corporation, Londres, Signey, Toronto, 1979.
- Paolo Bologna, *Chi a volato nel cielo dell'Ossola*, Libreria Giovannacci, S. Maria Maggiore, 1982.
- Werner Schwipps, *Schwerer als Luft. Die Frühzeit der Flugtechnik in Deutschland*, Bernard & Graefe, Koblenz, 1984.
- Lucian Boia, *L'exploration imaginaire de l'espace*, La Découverte, Paris, 1987.
- Pierre Borhan, Martine d'Astier, éd., *Les envols de Jacques Lartigue et les débuts de l'aviation*, Association des amis de Jacques-Henri Lartigue, Philippe Sers, Paris, 1989.
- Pascal Ory, *La légende des airs. Images et objets de l'aviation*, Hoëbeke, Paris, 1991.
- Frédéric Marchand, *Avions-jouets. T. 1. Des origines à 1945*. Maeght, Paris, 1993.
- Peter Almond, *Aviation. The Early Years. Die Anfänge der Luftfahrt. Les premières années de l'aéronautique*, Könemann, Cologne, 1997, (The Hulton Getty Picture Collection).
- Gérard Hartmann, *L'aéronautique dans la presse*, 5 janvier 2009, www.hydroretro.net/etudegh/l_aeronautique_dans_la_presse.pdf