

Fantaisie du réel - vérité de la fiction : le vol aérien au cinéma

Ce qu'en raconte le catalogue Pathé 1897-1914

Compilation et notes établies par Roland Cosandey grâce
à la filmographie Pathé d'Henri Bousquet

sommaire

- p. 2 Présentation
- p. 4 Filmographie 1897-1914
- p. 7 Notices & notes

« Aviation et cinéma (2) » est le deuxième volet d'un dyptique.

Le premier s'intitule *Aviation et cinéma en Suisse 1910-1938* et fait la description d'un ensemble de films conservés par la Cinémathèque suisse.

Ce dossier-là est fondé sur une approche matérielle des copies préservées en archive. Il illustre à la fois l'histoire de la production cinématographique de „non fiction“ et celle du développement de l'aviation dans un petit pays, où la barrière des Alpes constituait un défi alimentant l'imagination des constructeurs, des aviateurs et du public.

Il est accessible en pdf sur ce même site.

30 juin 2010

Le vol aérien au cinéma : la production Pathé, 1897-1914

1. Présentation

La présente liste a été établie d'après les quatre tomes du *Catalogue Pathé des années 1896 à 1914* d'Henri Bousquet (chez l'auteur, Bures-sur-Yvette, 1993-1996), désormais accessible en ligne sous une forme informatisée : filmographie.fondation-jeromeseydoux-pathe.com.

Elle ne comprend pas les sujets d'actualités du Pathé Journal édité dès 1908, dont il n'y a pas de répertoire (l'archive en est consultable en ligne : www.gaumontpathearchives.com).

Comme c'est à partir de 1908-09 que l'accélération des progrès de l'aviation et la multiplication de ses manifestations publiques déclenchent une masse d'images, cartes postales, photographies professionnelles et amateur, amplifiée par la presse illustrée, généraliste ou spécialisée, la relation avec le ciné-journal, nouvelle formulation générique de la « vue de plein air » mériterait une attention particulière.

(Pour la presse écrite : voir l'aperçu qu'en donne Gérard Hartmann, *L'aéronautique dans la presse*, 5 janvier 2009, www.hydroretro.net/etudegh/l_aeronautique_dans_la_presse.pdf)

Les quelque huitante films repérés ici pour quinze années d'avant-guerre sont donc loin d'être représentatifs des images cinématographiques de l'aéronautique produites par une firme alors aussi puissante que Pathé sur le marché mondial.

Par ailleurs, il est évident que l'exercice filmographique pourrait être étendu à son principal concurrent de l'époque, Gaumont, pour lequel il n'existe malheureusement aucun travail équivalent à celui de Bousquet.

Mais c'est moins l'aspect quantitatif que qualitatif qui nous a incité à produire, le plus exhaustivement possible, une compilation de cette compilation. En réunissant représentation de fiction et représentation documentaire, nous avons voulu suggérer l'intérêt et la richesse d'une interaction observable durant la période la plus inouïe de l'histoire de l'aéronautique.

Et si quelques-unes des entrées empruntées à Bousquet donnent une description formulée par ce dernier à partir de copies vues (sans localisation !), notre intention n'est pas de signaler l'absence ou l'existence matérielle des films retenus, ni de nous lancer à la recherche de copies, ni même d'en traquer la présence dans les recoins des dvd ou de l'internet.

Il s'agit bien de souligner la valeur documentaire intrinsèque des textes établis par le producteur des films lui-même, dans les limites de leur transmission actuelle, qui souffre de ne pas correspondre aux critères usuels de l'édition de sources (ce que la migration du Catalogue Bousquet sur l'internet, même si elle permet des modes de consultation d'une grande souplesse, ne fait au fond qu'accentuer).

Par conséquent, si la première partie est une liste à consulter pour le tableau d'ensemble qu'elle établit (tout oubli signalé sera pris en considération !), la deuxième partie, aussi simple que soit cette réunion thématique ordonnée chronologiquement, constitue un montage de textes à lire comme une sorte de récit.

Aussi les informations données dans la rubrique **note** ne doivent pas être considérées comme une tentative de deviner le contenu de films qui ne sont saisissables ici que par

la description qu'en a établie Pathé pour ses acheteurs ou ses loueurs. La plupart d'entre elles visent à établir, d'une manière certes très rudimentaire – rappeler un événement d'actualité n'est en rien avancer une interprétation ! –, quelques fragments de contexte permettant de dessiner un arrière-plan à ce récit.

rc / 30 juin 2010

Nota bene

La dénomination des genres comme la datation mensuelle proviennent du Catalogue Bousquet. Pour les genres, l'usage du singulier ou du pluriel varie entre la version imprimée et la version électronique.

Les crochets signalent une adjonction de notre part.

Deux films sans rapport avec la représentation du vol figurent ici, signalés par un 00. Nous les avons retenus pour le commentaire direct ou indirect qu'ils font ou qu'ils permettent sur l'actualité aéronautique. On peut discuter aussi des entrées 04 et 05...

Les données sur l'histoire de l'aéronautique n'ont été qu'exceptionnellement référencées. Le domaine foisonne de sites divers que nous avons cherché à exploiter de la manière la plus ajustée à notre propos en combinant les informations des uns et des autres.

Cette liste corrige ce que nous avons pu dire à propos du vol aérien chez Pathé dans un texte qui s'appuyait sur un premier dépouillement, assez lacunaire, du Catalogue Bousquet :

voir www.images.ch/publications/AviationCinema.pdf

L'usage de ce travail est libre sous réserve de la mention correcte de la source.

La transposition en durée du métrage donné indicativement selon le catalogue, peut être faite selon la table suivante, correspondant à un défilement de 16 im./ sec. :

20 m. = 1'05"	60 m. = 3'16"	100 m. = 5'27"
150 m. = 8'11"	500 m. = 27'18"	1000 m. = 54'37"

1. Filmographie

1897-1900

01. *Une scène dans les régions glaciales - Le ballon d'Andrée*, 20 m, scène de plein air.
02. *Une chasse à l'ours blanc*, 20 m, scène de plein air.
03. *Départ de ballons*, 20 m., scène de genre.
04. *Dans la Grande Roue de Paris : L'ascension*, 20 m, scène panoramique.
05. *Dans la Grande Roue de Paris : La descente*, 20 m, scène panoramique.

1901

06. *A la conquête de l'air*, 20 m, scène à trucs.

1903

00. *Looping* ou *Looping the loop*, 15 m, scènes d'acrobatie.

1904

07. *Un drame dans les airs*, 60 m, scène de plein air.

1906

08. *Voyage autour d'une étoile*, 145 m, viré, scène à trucs.
09. *Toto aéronaute*, 125 m, en partie viré, scène comique.

1907

10. *L'aviateur Delagrangé*, 65 m.
11. *Un gendarme s. v. p.*, 145 m, scènes comiques.
12. *Les débuts d'un aéronaute*, 165 m, scènes comiques.
13. *La course au parasol*, 90 m, scènes comiques.
14. *Cambrioleurs aéronautes*, 75 m, scènes comiques.
15. *Petit Jules Verne*, 120 m, scènes à trucs.
16. *Les événements au Maroc*, 21 m, scène d'actualité.
17. *L'aéroplane Farman*, 45 m, scènes sports et acrobaties.

1908

18. *Le nouveau dirigeable militaire le "Ville de Paris"*, 140 m, scènes d'actualités.
19. *Voyage original*, 110 m, dont 105 m. en couleur, scènes à trucs.
20. *Nouveau Farman*, 75 m, scènes comiques.
21. *Monsieur, madame et bébé*, 100 m, scène comique.
22. *Les dirigeables militaires français*, 155 m.
23. *Comment on voit Paris à 800 mètres d'altitude*, 135 m, scènes de plein air.
00. *Tentative de traversée de la Manche par Paulus*, 110 m.
24. *Un terrible coup de vent*, 75 m, scènes comiques.
25. *L'aéroplane Wright*, 115 m, scènes sports et acrobaties.
26. *La conquête de l'air - Le dirigeable Malécot*, 125 m, scène de sport.
27. *Tous les avions*, 140 m, scènes sports et acrobaties.
28. *Hallucinations d'ivrogne*, 135 m, scènes à trucs.
29. *Les débuts d'un aviateur*, 120 m, scènes comiques.
30. *Le dirigeable "Bayard Clément"*, métrage inconnu.

1909

31. *Le choix d'un fiancé*, 140 m, scène comique.
32. *Ivrognerie sportive*, 120 m, scène comique.
33. *L'homme oiseau : Wilbur Wright*, 195 m, scènes sports et acrobaties.
34. *Les surprises de l'aviation*, 160 m, scènes à trucs.
35. *Atterrissage d'un ballon allemand en France*, 60 m.
36. *Comment on construit les ballons*, 115 m, scènes arts et industries.
37. *Ah ! Quel rhume*, 70 m, scène à truc.
38. *La benzine Potard détache tout*, 135 m, scènes comiques.
39. *Le dirigeable le "Zeppelin"*, 80 m, scènes d'actualités.
40. *Blériot traverse la Manche*, 110 m, scènes d'actualités.
41. *Latham tente une 2ème fois la traversée de la Manche*, 145 m, scènes d'actualités.
42. *L'Armée française en manœuvres du Bourbonnais en 1909*, 165 m, scène d'actualités.
43. *La catastrophe du "République" à Moulins*, 105 m, scènes d'actualités.
44. *Au pays des singes*, 80 m, scènes diverses.
45. *Grande quinzaine de l'aviation à Paris*, 185 m.
46. *Le meeting de Blackpool*, 80 m.
47. *Le voleur mondain*, 175 m, scène comique [?]

1910

48. *Le rêve du professeur Avion*, 70 m, scène à trucs.
49. *Le circuit de l'Est*, six parties, 65 m. chacune, scènes d'actualités.
50. *Une excursion en dirigeable*, 185 m, scène de plein air.
51. *L'aéroplane de Fouinard*, 90 m, scène comique.

1911

52. *La course Paris-Madrid*, 65 m, scène d'actualités.
53. *Voyage à bord du dirigeable "Astra"*, 125 m, scène de plein air.
54. *Léontine s'envole*, 115 m, scène comique.
55. *Une usine modèle d'avions*, 185 m, scène d'industrie.
56. *Little Moritz enlève Rosalie*, 180 m, scène comique.

1912

57. *La famille Purotin en villégiature*, 165 m, scène comique.
58. *L'expérience tragique de la Tour Eiffel - La mort de l'inventeur Reichelt*, 43 m, scène d'actualités.
59. *Le monoplan de Mr Vol-au-Vent*, 130 m, scène comique.
60. *Concours d'hydro-aéroplanes de Monaco*, 138 m, scène de sports.
61. *Hydro-aéroplanes contre canots automobiles*, 145 m, scène de sports.
62. *Nick Winter contre le banquier Webb*, 250 m, scène d'aventures policières.
63. *Enlèvement en hydroaéroplane*, 255 m, dont 220 en couleur, scène comique.
64. *Le plus léger de tous les gaz: l'hydrogène*, 135 m, scène de vulgarisation scientifique.

1913

65. *L'envol pour la vie*, 780 m, drame.
66. *Meeting d'hydroaéroplanes et de canots automobiles de Monaco 1913*, 140 m, scène d'actualités.
67. *Max pratique tous les sports*, 400 m, scène comique.
68. *L'évasion en parachute*, 270 m, scène dramatique.
69. *Le roi de l'air. Scène de la vie moderne en 5 parties*, 1785 m. dont 1600 en couleurs.
70. *Par la main d'un autre*, (1055 m.), scène dramatique.
71. *Titi veut se marier*, 185 m, scène comique.
72. *Aviateurs rivaux*, 590 m, scène dramatique.

1914

73. *Un enlèvement en aéroplane*, 310 m, scène comique [?].
74. *Voyage sur la vallée de la Seine à bord d'un hydroaéroplane Maurice Farman*, 175 m, dont 124 en couleur, scène de plein air.
75. *Maudite soit la guerre*, 1050 m, dont 900 en couleur, scène dramatique.
76. *Le chien policier*, (165 m), scène comique.
77. *Bigorneau et le parachute*, 205 m, scène comique.
78. *Les étranges aventures d'un nègre aéronaute*, 180 m, scènes de dessins animés.

2. Notices & notes

La description du contenu des films est citée ici d'après la transcription qu'en donne Henri Bousquet dans *Catalogue Pathé des années 1896 à 1914*, consultable sur l'internet : filmographie.fondation-jeromeseydoux-pathe.com.

L'ouvrage est une compilation fondée sur les bulletins et catalogues Pathé et les annonces publiées dans les revues corporatives. A défaut de la disposition directe des documents, nulle part accessibles sous une forme intégrale, il constitue une première approche filmographique de l'ensemble de la production de la maison Pathé.

Deux films sans rapport avec la représentation du vol figurent ici, signalés par un 00. Nous les avons retenus pour le commentaire direct ou indirect qu'ils font ou qu'ils permettent sur l'actualité aéronautique.

Le contenu de la rubrique **note** est de notre cru, ainsi que tout élément figurant entre crochets.

1897-1900

01. *Une scène dans les régions glaciales - Le ballon d'Andrée*, 20 m, scène de plein air.

«Un explorateur a pu saisir dans une île des régions glaciaires un tableau des plus naturels qui représente des ours, des rennes poursuivis par des indigènes. Le ballon d'Andrée surmonte le paysage.»

Pathé n° 332, catalogue de 1900 (dans les catalogues ultérieurs, n° 326 : *Le ballon d'Andrée au Pôle Nord*). Bousquet, p. 842.

02. *Une chasse à l'ours blanc*, 20 m, scène de plein air.

«Cette scène est analogue à la précédente mais elle reproduit surtout une chasse bien organisée où les ours blancs sont nombreux et difficiles à saisir.»

Pathé n° 333, catalogue de 1900 (dans les catalogues ultérieurs, n° 326). Bousquet, p. 843.

note - Après une première campagne avortée en juin 1896, l'ingénieur suédois Salomon-Auguste Andrée (1854-1897) s'élevait en ballon de l'île des Danois (Spitzberg) le 11 juillet 1897, avec deux compagnons, en vue d'atteindre le Pôle Nord. Les deux "scènes de plein air" de Pathé ne sont évidemment pas le résultat d'un tournage polaire. Il s'agit d'une reconstitution telle qu'on pouvait en voir sous forme de tableau vivant ou de panorama dans les grandes expositions.

Le ballon polaire d'Andrée, *L'Aigle*, fut construit à Vaugirard par les aérostatiers Henri Lachambre et Alexis Machuron. Traduit à l'époque en italien, en anglais, en allemand et en suédois, leur ouvrage illustré *Andrée. Au pôle Nord en ballon* (Nilsson, 1897) a peut-être inspiré ces deux vues.

L'expédition Andrée ne revint pas. Epaves et corps furent retrouvés le 6 avril 1930 sur l'île Blanche. Excellamment conservés par le froid, des films Kodak impressionnés purent être en partie développés (voir John Hertzberg, «Il trattamento del materiale fotografico della spedizione», in Società svedese di antropologia e geografia, éd, *Il libro di Andrée. Con l'Aquila verso il Polo*, Mondadori, Verona, 1930, pp. 347-351).

03. *Départ de ballons*, 20 m, scène de genre.

«Cette scène représente un lancement de cinq ballons aux Tuileries à l'occasion des Fêtes de Paris.»

Pathé n° 334 (catalogue de 1900), n° 328 (catalogues postérieurs). Bousquet, p. 845.

04. *Dans la Grande Roue de Paris : L'ascension*, 20 m, scène panoramique.

05. *Dans la Grande Roue de Paris : La descente*, 20 m, scène panoramique.

Pathé n° 441 et n° 442. Bousquet, p. 846.

note - Certains funiculaires vertigineux dans les Alpes, l'ascenseur de la Tour Eiffel, la Grande Roue furent des véhicules que le cinéma utilisa pour produire un effet toboggan. Ce n'est pas du vol, certes, mais les plus réussis de ces « panoramas » ascendants ou descendants (nous disons aujourd'hui travellings) produisent le bref équivalent d'un mouvement aérien plus ou moins libre par la mise en hors-champ du véhicule et selon la fluidité du mouvement.

1901

06. *A la conquête de l'air*, 20 m, scène à trucs.

« Une machine volante, le "Fend-l'air", survole les hauteurs de Paris. »

Pathé n° 366, 15 juillet 1901 (tournage). Réalisation : Ferdinand Zecca. Bousquet, p. 861. Sur le site de la filmographie, à cette entrée, une note de la Fondation Jérôme Seydoux Pathé signale la date du tournage d'après le Journal comptable .

note - D'Histoire du cinéma en Histoire du cinéma, l'image conquérante de Ferdinand Zecca chevauchant son "Fend-l'air", ainsi que les illustrations techniques du Cinéorama de Grimoin-Sanson à l'Exposition 1900 (dont on sait aujourd'hui que le dispositif aérostatique circulaire ne fonctionna jamais) ont contribué fortement à faire s'associer dans les esprits, de manière quasi naturelle, cinématographe, aéronautisme et Belle Epoque, un rapprochement qui se nourrit aussi de films bien postérieurs évoquant ces "merveilleux fous volants sur leurs drôles de machine".

1903

00. *Looping* ou *Looping the loop*, 15 m, scènes d'acrobatie.

Le titre serait joliment trompeur, si l'on n'avait que lui – et une très vague idée de l'histoire de l'aviation - pour se déterminer sur le spectacle qu'offrait cette vue.

Bousquet nous apprend qu'il s'agit d'un numéro d'acrobatie cycliste à l'affiche du Casino de Paris, exécuté par Jean Liezer, et tourné en studio par commodité.

Pathé n° 955. Catalogue mai 1903. Bousquet, p. 883.

note - Il ne pouvait évidemment s'agir d'aéronautique, puisque les premiers "loopers" se manifesteront dix ans plus tard. En 1903, le problème pratique du "plus lourd que l'air" est de tenir en l'air. Le premier vol effectif d'une machine mue par son propre moteur (décollage face au vent et vol) n'a pas encore eu lieu au moment où Liezer exécutait son tour. Il sera effectué le 17 décembre 1903, à Kitty Hawks (Etats Unis), Orville Wright parcourant environ 40 mètres en 12 secondes, puis son frère Wilbur 284 mètres en 59 secondes. Par ailleurs, cette année-là, les ballons continuent d'ascensionner et les dirigeables poursuivent leur développement en cours depuis un lustre.

Sur le looping aérien, voir film n° 48.

1904

07. *Un drame dans les airs*, 60 m, scène de plein air.

« Titres des huit "tableaux" :

1. Lestage du ballon
2. Le départ
3. Dans les airs
4. Ce que l'on voit de la nacelle
5. Terrible orage
6. La foudre enflamme le gaz du ballon [l'explosion est colorée dans certaines copies]
7. Chute terrible des aéronautes en pleine mer
8. Le sauvetage. »

Bousquet donne en outre une description après vision d'une copie :

« Un ballon, avec deux hommes dans la nacelle, s'élève lentement d'un parc sous le regard d'une foule nombreuse. Nous voyons à présent la nacelle dans les airs avec ses deux passagers regardant à travers leurs longues-vues. Nous voyons ainsi Paris puis un port de mer. Soudain un orage éclate. Frappé par la foudre, le ballon prend feu et se dégonfle. La nacelle avec ses deux passagers tombe à la mer. Les deux hommes sont heureusement sauvés par un homme dans un bateau. »

Pathé n° 1106, 1904. Bousquet, p. 893.

note - Raccordant des plans (ou "tableaux") effectués en studio et des images filmées en extérieur, cette production doit être prise pour ce qu'elle est : un documentaire, sous la forme d'une représentation composée. En ce sens, le film se rapproche du dessin d'actualité évoquant le fait-divers ou l'événement politique (dans le supplément dominical du *Petit Journal* ou dans *L'Illustration*, par exemple.).

Si commun soit-il, le titre, *Un drame dans les airs*, ne saurait avoir manqué de rappeler la nouvelle homonyme de Jules Verne (1851, 1874), qui préfigure *Cinq semaines en ballon* (1863). Voir film n°15.

1906

08. *Voyage autour d'une étoile*, 145 m, viré, scène à trucs.

« Depuis longtemps, un vieil astronome adorait une étoile. Il n'avait qu'une idée, l'approcher, lui déclarer sa flamme! Mais comment y parvenir? La vue des bulles de savon avec lesquelles s'amusaient les enfants, lui suggéra l'idée simple et géniale tout à la fois. Donc, par une belle nuit de lune, notre savant, enfermé dans une bulle de dimension convenable, prit son essor dans les régions célestes, où sans doute l'attendait l'étoile, car il y fut admirablement reçu. Elle déploya pour lui ses pompes et ses grâces à tel point qu'il en fut ébloui! Mais quelqu'un troubla la fête. En l'espèce ce fut Jupiter qui, courroucé qu'un terrien ait pu parvenir au séjour des dieux, chassa brutalement l'astronome, lequel alla choir dans le vide et de là sur un paratonnerre où il s'embrocha.»

Pathé n° 1453, juillet [?] 1906. Réalisation : Gaston Velle. Bousquet, p. 935.

note - Les bulles de savon (comme d'ailleurs la fumée du tabac) sont très Belle Epoque : elles appartiennent aux accessoires de la physique amusante et le cinéma en déclinait le spectacle aussi bien sous une forme comique que didactique.

09. *Toto aéronaute*, 125 m, en partie viré, scène comique.

« Toto feuillette une revue illustrée où sont relatés de lointains voyages. Soudain, il lève la tête : une grande idée germe dans son cerveau! Il se frappe le front d'un air important et cherche les matériaux dont il a besoin : un vaste panier d'osier, le filet qui sert à la cuisinière pour faire son marché et l'oreiller de sa maman gonflé à un bec de gaz et soigneusement ficelé, voilà un ballon sérieux. Toto s'embarque, muni de provisions de

route : biscuits, confitures, prononce le traditionnel : "Lâchez tout!" et s'élève dans les airs. Sa mère, qui rentrait chez elle à ce moment précis, aperçoit, non sans effroi, la silhouette de l'enfant se profilant sur les nuages. Elle hèle un fiacre automobile et suit 500 mètres au-dessous, la marche capricieuse du ballon. Cependant, Toto plane au-dessus des maisons, il s'élève. Tout va bien. Toto a faim, il mange des confitures, jette les pots vides par dessus bord sur la tête ébahie des passants. Mais le voilà pris d'un singulier malaise, ce mal des hauteurs qui produit le même effet que le mal de mer et, dans un violent haut-le-coeur, il est précipité dans le vide. Heureusement un paratonnerre l'accroche au passage par le fond de son pantalon et Toto, délivré par les pompiers, tout fier de son odyssee, est tout de même bien content de se réfugier dans les bras maternels.»

Pathé n° 1613, novembre-décembre 1906. Bousquet, p. 952.

1907

10. *L'aviateur Delagrance*, 65 m.

Bousquet met ce film en relation avec un entrefilet paru dans *Le Petit Parisien* du 31 mars 1907, selon lequel : «... l'aéroplane Delagrance monté par M. Voisin a réussi un vol de 60 mètres à une altitude de 2 à 5 mètres sur le terrain de Bagatelle.»

Pathé n° 1732, avril 1907. Bousquet, p. 16.

note - Le 16 mars 1907, Charles Voisin (1882-1912), sur un appareil "Delagrance" n° 1, se souleva pour retomber à gauche. Surchargeant l'aile droite de deux kilos, il effectua dans l'après-midi du 30 mars un bond ou un vol de 60 mètres. C'est ce résultat que signale le journal, et c'est peut-être cette tentative réussie, le premier vol d'un Français en France selon certains, que montrait ce film.

Le mot "aviateur" figurant dans le titre de la bande est employé comme synonyme d'"aéroplane", une acception qu'avait le terme dès les années 1860 et que l'on trouve par exemple chez Jarry au début de *Surmâle* (1902) : «...le riche ingénieur, électricien et constructeur d'automobiles et d'aviateurs, Arthur Gough... » C'est la seule occurrence de ce sens, déjà daté en 1907, que nous ayons rencontrée dans le catalogue Pathé.

11. *Un gendarme s. v. p.*, 145 m, scènes comiques.

«Beauvisage, planté devant le téléphone dont il ignore l'usage, se gratte la tête d'où jaillit une inspiration : "Mon capitaine veuillez envoyer un gendarme en renfort s. v. p. " Après avoir griffonné son petit mot, il le glisse dans le transmetteur et s'en retourne fier de sa mission. Chemin faisant, il aperçoit au-dessus de la campagne, dans la direction de la fête, un superbe gendarme planant dans les airs. Il ne s'étonne pas outre mesure, vu les récentes expériences d'un dénommé Santos-Dumont, et durant quelques secondes, admire sincèrement l'intelligence humaine et les progrès de la science. Puis, il fait signe à son camarade aérien, mais celui-ci le regarde de haut et poursuit son chemin sans daigner répondre. Surpris, Beauvisage court à la gendarmerie prévenir ses collègues; tous, le nez en l'air, font une télégraphie désespérée, mais en vain. Alors s'organise une course éperdue, une poursuite que n'arrête aucun obstacle, ni les arbres, ni les toits, ni les cheminées et nos bons représentants de l'autorité finissent par mettre la main sur... un gendarme en baudruche que deux gosses avaient laissé échapper.!»

Pathé n° 1692, mai 1907. Bousquet, p. 18.

note - Le 4 avril 1907, l'ingénieur brésilien Alberto Santos-Dumont (1873-1932) avait effectué un parcours de 50 mètres au terme duquel son fameux "14 bis" s'était brisé. Mais la gloire de l'aviateur datait de l'automne précédent :

«Le 23 octobre [1906], devant la commission d'aviation, à 4h. 45 du soir, l'aéroplane quitte le sol doucement et sans choc. La foule stupéfaite a l'impression d'un miracle; muette d'admiration d'abord, elle pousse un hurlement d'enthousiasme au moment de l'atterrissage, et porte l'aviateur en triomphe. (...) Le

record fut porté à 220 m. un mois après et la nouvelle s'en répandit dans le monde entier avec la rapidité de l'éclair. Une ère nouvelle commençait à partir de cette date parce qu'un charme était rompu!», cf. Ferdinand Ferber, *L'aviation. Ses débuts, son développement. De crête à crête. De ville à ville. De continent à continent*, Berger-Levrault, Paris, 1909, pp. 97-98.

12. *Les débuts d'un aéronaute*, 165 m, scènes comiques.

«Le ballon flotte. Tout est prêt. Le jeune aéronaute monte dans la nacelle avec cette allure de conquête qui n'admet pas de difficultés et... lâchez tout! Il s'élève majestueusement au milieu de la foule. Où ne monterais-je pas! Oui, mais redescendre... et atterrir - là est la question! Le ballon délesté, l'ancre rase terre, cherchant prise. L'aéronaute, balancé dans sa nacelle qui danse follement, est très mal à son aise lorsqu'un grand cri éclate au-dessous de lui et il aperçoit décrivant dans le ciel une courbe de météore, une belle fille accrochée à l'ancre qui la dépose un peu plus loin. Un gendarme, voulant intervenir, est victime de son dévouement et s'élève dans les airs au milieu de la foule. Et vous pensez quelle humiliation pour un représentant de l'autorité de se voir pendu à cette hauteur, nageant les pieds dans le vide comme un hanneton au bout d'un fil. Et de se voir déposer toujours au bout de sa ficelle, juste au milieu de la rivière! tandis que le ballon infernal va causer plus loin de nouveaux désastres, rasant les murs, emportant les kiosques, arrachant les toitures et raflant tout sur son passage. Les promeneurs épouvantés se demandent quel ouragan a éclaté sur leurs têtes et des poings menaçants montrent le ciel. Enfin, le ballon dégonflé s'accroche aux arbres et notre jeune aéronaute, en proie à la fureur d'une foule vociférante, est lynché par ses victimes.»

Pathé n° 1793, supplément de juillet 1907. Avec Max Linder (l'aéronaute). Bousquet, p. 30.

note - De tous les comiques français, Max Linder (1883-1925) est le seul qui prenne l'habit du "sportsman" accompli. On lira à ce propos le portrait qu'en fait Georges Fagot dans *Ciné-Journal*, 30 juillet 1910, voir www.maxlinder.de/cj300710.htm. Voir films n° 47, 63, 67.

13. *La course au parasol*, 90 m, scènes comiques.

«Monsieur Choufleury est sorti par un grand vent avec son parasol qu'une bourrasque enlève soudain. Il s'élève en tournoyant dans les airs. Monsieur Choufleury s'élance à sa suite, dans un oubli des lois de la pesanteur, qui nous retiennent par un fil à la patte à notre solide croûte terrestre et retombe sur le nez. Il ne se décourage pas cependant, grimpe aux arbres, court les toits, monte jusqu'aux faîtes des cheminées : peine perdue! Le parasol emporté par les caprices du vent, descend, s'arrête un instant, puis repart un peu plus dès que la main de Monsieur Choufleury s'apprête à la saisir. Enfin il le tient... mais un coup de vent plus violent enlève dans les airs le parasol, son propriétaire et de nombreux poursuivants. Puis la bourrasque s'apaise : le parasol déchiré, détraqué, disloqué, s'abat soudain avec toute sa suite comme un aérolithe en plein marché dans les petites voitures des maraîchères : réception de ces dames de la Halle!»

Pathé n° 1833, juillet 1907. Bousquet, p. 33.

14. *Cambrioleurs aéronautes*, 75 m, scènes comiques.

Bousquet donne de ce film une description d'après vision d'une copie :

« Deux loustics arrivent devant un immeuble. Pendant que l'un d'entre eux pénètre précautionneusement à l'intérieur, l'autre fait le guet. Le premier entre après quelques difficultés dans un appartement du second étage. Il raflé un certain nombre d'objets dont il fait un ballot et qu'il laisse glisser sur la façade vers son complice qui va le mettre en lieu sûr. Mais, de retour, notre homme aperçoit une patrouille d'agents et se

sauve. L'autre, en haut, ignorant le fait, laisse tomber un deuxième ballot qui atterrit... sur les deux sergents de ville. Ceux-ci aussitôt se relèvent et se précipitent dans l'immeuble. Mais notre homme s'est aperçu de la gaffe et avisant un parapluie, il se laisse tomber en douceur dans la rue ! Les agents suivent le même chemin avec un deuxième parapluie mais échoient [sic] malencontreusement sur le dos d'un paisible passant qui lisait son journal

Pathé n° 1858, septembre 1907. Bousquet, pp. 41-42.

note - Le terme "aéronaute" étant en vogue, autant en faire un usage amusé pour l'attraction du titre, même s'il s'agit en fait de parachutisme comique, un motif visuel bien antérieur au cinéma.

15. *Petit Jules Verne*, 120 m., scènes à trucs.

Bousquet a vu une copie de ce film et le raconte ainsi, ne disposant pas d'une source d'époque ou y ayant renoncé :

«Un petit garçon va se coucher. Sa maman lui dit bonne nuit et éteint la chandelle. À peine est-elle sortie, qu'il rallume la bougie et se met à lire. Il s'endort et rêve. Au-dessus du lit apparaît le portrait de Jules Verne à l'intérieur d'un globe terrestre. Un petit train fait le tour du globe. Puis l'on voit la lune, un météore... L'enfant se "réveille". Une nacelle de ballon apparaît. L'enfant se lève, pénètre dans la nacelle et le ballon s'envole et survole les toits. À l'aide d'une lorgnette l'enfant regarde le paysage : des maisons, un port, un phare. Puis il plonge dans la mer. Il arrive au fond parmi des coraux, des méduses et des coquillages. Les coraux se transforment en six têtes de femmes lesquelles deviennent des ballerines. Elles disparaissent. Une pieuvre s'empare du garçon. Dans la lutte, il se réveille et se bat avec son édredon. Toutes les plumes s'envolent. La maman intervient et lui donne une gifle avant de le recoucher avec un baiser.»

Pathé n° 1926, octobre 1907. Bousquet, p. 44.

note – L'allusion à Jules Verne renvoie certainement à *Cinq semaines en ballon*, qui avait paru chez Hetzel en 1863 et figura longtemps parmi les livres de prix scolaire. Voir film n°07.

16. *Les événements au Maroc*, 210 m, scène d'actualités.

- « 1 - Bombardement et ruines de Casablanca. [5-7 août 1907]
- 2 - Le général Drude et le Ministre de France.
- 3 - Le Camp français.
- 4 - Interrogatoire d'un espion.
- 5 - Le Ballon. (Probablement un ballon captif) [note de Bousquet. Il s'agit du ballon militaire « Dar - el - Beïda »]
- 6 - Un camp marocain.
- 7 - Vers le camp de Taddert
- 8 - Ils découvrent les premiers groupes de Marocains.
- 9 - Tirailleurs sénégalais.
- 10 - Bombardement du camp de Taddert. [11 septembre 1907]
- 11 - Charge de la Légion étrangère.
- 12 - Marocains faisant leur soumission. »

Pathé n° 1931, octobre 1907. Bousquet, pp. 959-960.

note - Mesguich, qui alla filmer sur place pour le *Journal*, dit-il, consacre quelques pages de ses mémoires tardives aux « Événements de Casablanca ». Le passage le plus fiable énumère une « série de négatifs marocains » : « Arrivée de M. Louis Regnault, ministre de France, à Tanger, reçu à Bab-el-Mar par le général Drude, le commandant Mangin et les officiers d'état-major ; visite de Moulāi-el-Amin, oncle du sultan, escorté de son Khalifat et de ses esclaves, à la tente du commandant en chef ; ascension à 300 mètres sur le ballon militaire Dar-el-Beïda. », Félix Mesguich, *Tours de manivelle*, Paris, Grasset, 1933, p. 148.

17. *L'aéroplane Farman*, 45 m, scènes sports et acrobaties.

«M. Henri Farman entre en lice avec M. Santos-Dumont pour la conquête du grand prix d'aviation Deutsch Archdeacon. Pour gagner ce prix, l'aviateur doit franchir en plein vol la ligne de départ déterminée par deux mâts distants de 50 mètres, aller virer autour d'un poteau situé à 500 mètres sur la perpendiculaire élevée au milieu de la ligne de départ entre les deux mâts. M. Farman réussit de nombreux vols successifs, rapides et sûrs, d'une longueur variant de 300 à 700 mètres, et dont plusieurs avec virages; il s'élève quand il veut, avec une extrême facilité. La constance de ces résultats, dont personne n'avait encore approché, est tout-à-fait remarquable, et il ne paraît pas douteux que, d'ici peu, nos aviateurs obtiendront un résultat complet.»

Pathé n° 1995, décembre 1907. Bousquet, p. 52.

note – Constructeur et aviateur, Henry Farman (1874-1958) remporta la coupe Archdeacon le 26 octobre 1907, sur "Voisin", avec les records suivants : distance 0km770 (en circuit fermé), vitesse 52,700 km/h, durée du vol : 52"3/5.

Voir film n°20.

1908

18. *Le nouveau dirigeable militaire le "Ville de Paris"*, 140 m, scènes d'actualités.

Bousquet indique que « Le "Ville de Paris" effectua sa première sortie le 18 décembre 1907 et parcourut 100 km. Sa deuxième sortie fut effectuée le 25 décembre en partant de Chelle à côté de Paris. »

Pathé n° 2025, janvier 1908. Bousquet, p. 62.

note – Construit pour Henri Deutsch de la Meurthe, le dirigeable Astra « Ville de Paris » avait volé pour la première fois le 11 octobre 1906. Son propriétaire l'offrit au Ministère de la guerre et le 16 janvier 1908 marqua la date de son entrée dans l'armée, à Verdun, après un vol de 9 heures 30 à 36,6 km à l'heure. L'Astra et la Compagnie générale transaérienne : voir films n° 50 et 53.

19. *Voyage original*, 110 m. dont 105 en couleur, scènes à trucs.

«Deux orientaux grotesquement habillés font des cajoleries à une disgracieuse demoiselle chinoise pour qu'elle les accompagne en voyage. Le moyen de transport proposé est un tonneau bizarre et lorsqu' enfin elle accepte, elle doit glisser son corps difforme à l'intérieur pendant que les deux hommes montent sur la barrique à califourchon. Ils s'élèvent bientôt dans les airs. Ils naviguent parmi les planètes qui prennent diverses formes étranges. Les deux hommes manœuvrent pour que l'engin reste stable mais une tempête les frappe et la curieuse embarcation file à travers l'espace jusqu'à ce qu'elle s'écrase dans l'eau et arrive au fond. La demoiselle sort du baril et nos trois voyageurs sont témoins de merveilleux spectacles sous-marins : une étoile de mer géante porte des têtes humaines sur chaque pointe, des champignons souterrains et autres excroissances se mettent en mouvement devant eux en formant de déconcertants labyrinthes. Et pendant longtemps, ils voient ainsi évoluer d'innombrables figures de diabolins et de nymphes. Ces spectacles terminés, le trio reprend possession de son tonneau et remonte à la surface. Là, les deux hommes s'aperçoivent que la jeune fille a avalé beaucoup d'eau. Ils lui mettent une pompe dans la bouche et évacuent ainsi l'eau de son ventre. Enfin, le trio réintègre son tonneau et vogue vers leur [sic] demeure.»

Pathé n° 2022, février 1908. Réalisation : Segundo de Chomon. Bousquet, p. 62.

20. *Nouveau Farman*, 75 m, scènes comiques.

«Un jeune cycliste d'une maison bien connue est chargé de porter différentes boîtes de produits à de riches clients. Il entasse les boîtes sur le porte bagage et part à toute vitesse. Soudain un vent violent se met à souffler, s'engouffre dans les cartons et, faisant fonctionner la bicyclette comme un aéroplane emporte le garçon dans les airs. Il passe au-dessus de la ville dont le panorama se déroule sous nos yeux émerveillés jusqu'à ce que le vent s'arrêtant, son appareil s'écrase sur les toits et les cheminées et finit par atterrir dans la rue où la foule accueille notre jeune explorateur avec enthousiasme.»

Pathé n° 2234, juin 1908. Bousquet, p. 102.

note – Le 13 janvier 1908, Henry Farman, sur "Voisin", avait emporté la coupe Archdeacon pour avoir "bouclé" pour la première fois la distance homologuée de 1000 mètres en circuit fermé, effectuant le premier virage officiel en plein vol et établissant le record du monde de durée (88"). Voir film n°17. Il n'existe pas encore de record d'altitude. Contrairement à la bicyclette du «nouveau Farman» de chez Pathé, les avions évoluent encore très près du sol. Quant à la « maison bien connue » à laquelle il est fait allusion, seule une copie permettrait de l'identifier, le produit de luxe livré par le jeune cycliste n'étant d'ailleurs même pas nommé dans la description.

21. *Monsieur, madame et bébé*, 100 m, scène comique.

«Cette bande extrêmement amusante nous montre les gambades d'un bébé qui ne pèse pas moins de 100 kg ! Dans la cuisine, elle se sert elle-même. Une michette de pain et un pot de confiture sont à peine suffisants. Elle entre dans le salon où ses parents sont assis et s'appuie sur un bout de table qu'elle renverse. Le père veut l'amuser et saute d'une chaise sur le parquet mais elle passe à travers le plancher et il est difficile de l'en sortir. Puis Mr, Mme et Bébé vont faire un tour. Passant devant un magasin, l'enfant voit un cheval à bascule et pleurniche jusqu'à ce qu'elle l'ait obtenu. Elle monte dessus et il ne faut pas moins de la force de papa et maman pour le traîner difficilement. Dans un parc, ils arrivent près d'un banc occupé déjà par un couple. Les parents s'assoient pour se reposer. Mais lorsque le bébé veut s'installer au milieu, son poids énorme casse le banc par le milieu et projette ses autres occupants dans toutes les directions ! Elle s'amuse ensuite avec une poupée et un ballon mais lorsque le père veut lui prendre le ballon, il est emporté dans les airs à cause de sa petite taille et promené de ci de là jusqu'à ce qu'il soit sauvé par sa progéniture. Ils rejoignent ensuite leur maison avec tous les jouets complètement démolis par toutes ces épreuves. »

Pathé n° 2178, juillet 1908. Bousquet, p. 98.

22. *Les dirigeables militaires français*, 155 m.

Titres des tableaux :

1. Le dirigeable "Ville de Paris"
2. Le "Patrie" dans son dernier voyage
3. Un hangar à Moissan
4. Premier voyage du dirigeable "République"
5. Le ballon sonde revient
6. Le "République" quitte le hangar
7. Préparatifs de départ
8. Lâcher [sic ?] tout!
9. Les évolutions du dirigeable
10. Atterrissage
11. Retour au hangar
12. Messieurs [Henri] Julliot et Juchmé [Georges Juchmès] les ingénieurs et pilotes du "République"

Pathé n° 2405, août 1908. Bousquet, p. 113.

note – Sur le « Ville de Paris », voir film n°18.

Le dirigeable militaire le "Patrie" avait rompu ses amarres à Verdun (campement de Souhesmes) le 30 novembre 1907 et était allé s'abîmer, sans passagers, en mer d'Irlande. Pendant une année, il avait effectué plusieurs vols remarquables au-dessus de Paris. Il sera remplacé par le « Ville de Paris ».

Le dirigeable militaire "La République" avait effectué sa première sortie le 24 juin 1908, piloté par Georges Juchmès. Il s'écrasera le 25 septembre 1909, voir films n° 42 et 43.

23. *Comment on voit Paris à 800 mètres d'altitude*, 135 m, scènes de plein air.

«Cette vue unique a été prise d'un ballon. Le ballon est gonflé puis est lâché et monte rapidement au-dessus des maisons. Nous avons d'abord une très belle vue de la place de la Concorde, du Pont Alexandre III et du Champ de Mars. La Tour Eiffel paraît un tout petit édifice vue de si haut! Puis nous avons une excellente vue sur la Seine et sur tous les bateaux qui la sillonnent. Finalement, nous atterrissons dans un champ hors de Paris. Le ballon est dégonflé puis chargé sur un camion pour être transporté à son point de départ.»

Pathé n° 2353, septembre 1908. Bousquet, p. 119.

note –« 30 juin [1908] - F. Peyrey, pilote, emmène en ballon trois passagers au départ de Paris : Lebrasseur, ingénieur, [Louis Paul] Bonvillain, premier directeur du service « Actualités » de « Pathé » [voir film n°25] ainsi que Hérault, opérateur – cameraman (F). Les cinéastes filment : départ, vol (5 heures), atterrissage et même pliage du ballon Ville de Châteauroux. », cf. A. van Hoorebeeck, *La conquête de l'air. Chronologie de l'aérostation, de l'aviation et de l'astronautique, des précurseurs aux cosmonautes*, Gérard, Verviers, 1967 tome 1, p. 71.

00. *Tentative de traversée de la Manche par Paulus*, 110 m.

Pathé n° 2437, septembre 1908. Bousquet, p. 121.

note - Au vu du seul titre, on pourrait penser que la plus grande vedette masculine du théâtre de variétés français des années 1880-1910, le chansonnier Paulus, bien qu'il eût donné sa soirée de retraite le 19 décembre 1906, avait rempli pour Pathé et de surcroît en tenue d'aviateur. La chanson de variétés ne fournissait-elle pas un riche répertoire sur le thème de l'aéroplane?

En fait, le film n'est ni comique, ni aéronautique. Ce Paulus-là était un nageur parisien de 47 ans. Il avait remporté le 10 septembre 1905 la première traversée de Paris à la nage, du pont National au viaduc d'Auteuil (12 km).

Le plus lourd que l'air ne volait pas encore bien haut, quand Paulus cherchait à traverser la Manche. Le 29 septembre 1908, Farman s'éleva à 25 mètres sur "Farman", alors que pour les dirigeables le "Lebaudy" établit un record d'altitude en parvenant à 1510 mètres le 6 octobre.

La première tentative de traversée de la Manche par avion, qui était l'objet d'un concours lancé par le *Daily Mail*, allait être le fait de Latham, le 19 juillet 1909.

24. *Un terrible coup de vent*, 75 m, scènes comiques.

«Alors qu'un orchestre joue des airs populaires au plus grand plaisir des assistants, un terrible coup de vent arrive soudainement qui provoque des ravages parmi les chapeaux des dames et les parapluies. Un kiosque à journaux tenu par une vieille femme et qui était situé près de l'orchestre est soulevé de terre et promené dans les airs au-dessus des toits des maisons suivi par la foule, des agents de police et des soldats puis il s'élève comme un ballon. Enfin le vent se calme et s'arrête. Alors la chose tombe au milieu de la rivière sur laquelle il [sic] flotte pendant que la femme épouvantée supplie qu'on vienne l'aider. Soudain, elle tombe à l'eau mais on la sort de là et pendant qu'elle revient à elle son aéroplane improvisé flotte non loin de là!»

Pathé n° 2376, octobre 1908. Bousquet, p. 123-124.

25. *L'aéroplane Wright*, 115 m, scènes sports et acrobaties.

«Tout d'abord, Mr Wilbur Wright donne quelques unes de ses magnifiques exhibitions à Paris et nous avons une vue très rapprochée de l'avion qui est préparé pour ses démonstrations. Mr Wright pilote lui-même au-dessus de la surface comme un oiseau et grimpe jusqu'à 50 mètres de hauteur où il passe au-dessus d'une ligne de ballons et gagne le prix de l'Aéroclub de la Sarthe. Puis il gagne la coupe Michelin pour être resté deux heures en l'air.»

Pathé n° 2432, octobre 1908. Bousquet, p. 127 et p. 966.

note - Wilbur Wright effectua ses premiers vols en Europe dès le 8 août 1908 au camp militaire d'Auvours, près du Mans, sur Flyer III. Le 21 septembre, il vole pendant 91 minutes. Jusqu'à la fin de l'année, il multiplie les vols, seul ou avec des passagers illustres et des élèves, ainsi que les records : «Jusqu'alors les vols des frères Wright avaient été un peu "confidentiels" et l'on n'y croyait guère en France» (Hoorebeeck, *op. cit.*, p. 74).

Selon Bousquet, le vol en question, effectué le 9 octobre 1908 à Auvours, près du Mans, serait «la première bande cinématographique aérienne». L'opérateur aurait été Louis Paul Bonvillain, qui était du vol en ballon filmé en juin (*Comment on voit Paris à 800 mètres d'altitude*, film n° 23). Mais la description donnée par le catalogue ne laisse pas entendre que le film, si l'on en retrouve un jour une copie, nous offrirait un spectacle d'une telle nouveauté.

On trouve depuis 1909 des titres qui donnent à penser que les images ont été prises en vol. Ainsi, Birett nomenclature des titres comme : *Ein Blick vom Aeroplan*, Seeber, Allemagne, 1909, *Mit dem Kinematographen im Aeroplan*, Robert Glombeck (?), Allemagne, 1911. Voir note du film n° 73.

Pour le ballon, la chose apparaît plus tôt : *Eine Fahrt im Luftballon*, Erneman, Allemagne, 1908 («Die Kamera fährt mit und zeigt die Landschaft usw.»), par exemple (notre soulignement en gras). Cf. Herbert Birett, *Das Filmangebot in Deutschland 1895-1911*. Filmbuchhandlung Winterberg, München, 1991.

26. *La conquête de l'air - Le dirigeable Malécot*, 125 m, scène de sport.

«Malécot devant la commission de l'armée - Le Dirigeable Malécot - Des dispositifs semblables à des ailes permettent au dirigeable de monter et descendre à volonté.»

Pathé n° 2589, novembre 1908. Bousquet, p. 131 et p. 964.

27. *Tous les aéroplanes*, 140 m, scènes sports et acrobaties.

En dix tableaux.

1. Ateliers Voisin à Billancourt
2. Messieurs Santos-Dumont, Kapferer et Archdeacon assistant aux premières expériences de Mr Delagrangé
3. L'aéroplane Henry Farman en 1907
4. L'accident de Blériot à Bagatelle [Bois de Boulogne].
5. Le gyroplane Breguet
6. L'aéroplane Esnault-Pelterie
7. L'aéroplane Kapferer
8. L'aéroplane Antoinette
9. Le monoplan avec lequel Blériot a tenté le prix de la hauteur
10. L'aéroplane Wright piloté par Wilbur Wright au camp d'Aubours [sic pour Auvours].

Pathé n° 2624, novembre (?) 1908. Bousquet, p. 151, qui répertorie le film en janvier 1909, tout en indiquant une programmation en novembre 1908.

note – *Tous les aéroplanes* rassemble fin 1908 une série d'images dont on peut plus ou moins situer la réalisation en tentant de réunir quelques données à partir des tableaux mentionnés, quand ceux-ci se prêtent au repérage de certains événements. L'exercice donne ce qui suit, dans l'ordre des tableaux.

(1) Les Ateliers Blériot-Voisin avaient été fondés en août 1905 et étaient sis au 4 rue de la Ferme à Billancourt. Fin 1906, l'entreprise fut poursuivie par Voisin seul.

- (2) Les premières expériences de Léon Delagrangé (1873-1910) eurent lieu au printemps 1908 ; le 14 mars 1908, il volait 300 mètres, sur biplan Voisin.
- (3) Le 15 octobre 1907, Henry Farman vole sur 285 m. emportant la coupe Archdeacon que lui dispute Santos-Dumont, Blériot, Delagrangé et Esnault-Pelterie.
- (5) En août 1907, le gyroplane Breguet-Richer 1, retenu par quatre hommes, se souleva avec un passager pour un vol stationnaire de quarante secondes, au champ d'aviation de la Brayelle.
- (6) S'agit-il des essais du Pelterie II de Robert Esnault-Pelterie (1881-1957), débutèrent le 8 juin 1908 ? Le monoplan effectua un vol de 1'200 m. à 30 mètres de hauteur.
- (7) L'aéroplane d'Henry Kapfèrer fut montré à la presse en avril 1908.
- (8) Le premier monoplan Antoinette fait ses essais de vol dès le 8 février 1908. "Antoinette" désigne des moteurs à explosion, des canots automobiles et des aéroplanes construits par Léon Levavasseur.
- (9) Blériot échoua dans sa tentative d'emporter le Prix de la hauteur le 21 et 22 octobre 1908, près de Tory (Eure-et-Loir) au lieu dit le « Champ Perdu ».
- (10) Voir film n° 25.

28. *Hallucinations d'ivrogne*, 135 m, scènes à trucs.

«Laissant leur esprit au fond des bouteilles vides, trois quidams sautent par la fenêtre et déambulent par les rues. Mais Aglaë qui, dans le trio, représente le beau sexe, tiraillée par ses deux compagnons, se disloque comme une poupée désarticulée et nos deux amis en font un petit paquet. Sur ces entrefaits [sic?], surviennent deux gendarmes qui emmènent au poste avec la femme en morceaux, les deux compères qui se dissolvent d'ennui dans un noir cachot. Si bien que le geôlier ne trouve à leur place que trois paquets de guenilles qu'il jette dans la rue. Mais là, le trio reprend corps et sa course vagabonde. Les voilà qui s'acharnent à l'ascension d'un bec de gaz, lequel, faisant fonction d'aéroplane, les enlève dans les nues, tandis que gronde l'orage et que des éclairs zigzaguent à leurs yeux hallucinés. Enfin, le trio se retrouve sur son balcon comme devant, tandis que la pluie qui tombe, noie leurs rêves dans son brouillard opaque.»

Pathé n° 2587, décembre 1908. Bousquet, p. 144.

note - Ce canevas ressemble beaucoup à celui de *The Dream of a Rarebit Fiend* d'Edwin S. Porter, Edison, USA 1906.

29. *Les débuts d'un aviateur*, 120 m, scènes comiques.

«Marius Aviator, brillant aviateur tarasconnais, accomplit sa première performance. Pour plus de sérénité, il numérote chacun de ses membres, afin que l'on puisse les regreffer si, par hasard, quelques uns d'entre eux s'égareraient en route! Majestueusement, Marius Aviator s'élève dans les airs. Quelques avaries au départ : son hélice, en rasant un omnibus, décapite une rangée de voyageurs; deux amoureux, roucoulant à leur balcon, sont violemment projetés sur le sol... ne l'arrêtent pas dans son ascension. Il plane. Il domine la terre. Mais soudain, un brusque coup de vent renverse son aéroplane qui fait panache et le projette violemment sur terre où ses membres éparpillés s'engouffrent dans un tuyau de cheminée et viennent échouer dans le potage fumant d'une cuisinière. Celle-ci, à l'aide d'une grande fourchette, recueille précieusement les moignons épars et les enveloppe avec soin dans une serviette. On court chercher le docteur. Mais Marius Aviator n'attend pas le secours du praticien et se reconstitue tout seul, à la grande stupéfaction de ses hôtes : voilà comment ils sont tous à Tarascon!»

Pathé n° 2635, décembre 1908. Bousquet, p. 145.

30. *Le dirigeable "Bayard Clément"*, métrage inconnu.

Pathé n° 2615, décembre 1908. Bousquet, p. 147.

note – « Le *Bayard-Clément* a 56 m. de longueur, 10 m. 58 de diamètre et cube 3.500 m. Son moteur, qui pèse 352 kilogrammes, a une force de 105 chevaux. Il actionne une hélice de 5 m. de diamètre qui fait 350 tours à la minute, avec une consommation de 38 à 40 litres d'essence et de 5 litres d'huile à l'heure. Grâce à ces éléments cet aéronef peut atteindre une vitesse de 50 kilomètres à l'heure.

Avec six passagers, 300 litres d'essence, 20 litres d'huile, 65 litres d'eau (pour le refroidissement du moteur), et 250 kilogr. de lest, il a fait en 5 heures, le 1er novembre 1908, un parcours de 250 kilomètres sans escales, «circuit fermé», de Sartrouville à Compiègne et Pierrefonds par l'Isle-Adam, Creil, Pont-Ste-Maxence, Séry, Dammartin, Le Bourget, Pantin et rentrer à Sartrouville en passant sur Paris.

Mais un dirigeable de cette puissance coûte environ 300.000 francs. »

Louis Gastine, *L'ABC de l'aviation*, Albin Michel, Paris, 1911, p. 22.

(<http://www.archive.org/details/labcdelaviation00gastgoog>)

1909

31. *Le choix d'un fiancé*, 140 m, scènes comiques

« Miss Annabel hésite entre trois prétendants, également riches, bien nés, spirituels et gracieux. Elle décide d'accorder sa main à celui qui accomplira la plus remarquable prouesse. Les trois prétendants s'efforcent de déployer leurs plus brillantes qualités. Le premier, grand et fort comme Hercule, saute du haut d'une maison à six étages et retombe sain et sauf sur ses pieds. Le second s'élève en aéroplane et bat le record des parcours. Enfin, le troisième part en automobile, espérant rencontrer sur son chemin le bienheureux hasard qui lui livrera Miss Annabel. Il ne rencontre qu'un pauvre loqueteux, à demi-mort de faim et de froid et auprès de lui une fillette explorée. Touché par tant de misère, il oublie l'épreuve dont dépend son propre bonheur et conduit à l'hôpital le vieillard et l'enfant. Mieux servi par son cœur que les autres par l'intrépidité et la force, il remporte le prix du tournoi : la main et le cœur de Miss Annabel. »

Pathé n° 2607, janvier 1909. Interprète : Paul Bertho. Bousquet, p. 149.

32. *Ivrognerie sportive*, 120 m, scènes comiques.

« Dans une guinguette au bord de l'eau, un sportsman dans un état d'ébriété accentué, joue aux quilles avec des bouteilles. Mis à la porte de l'établissement, il se livre à mille divagations sportives, ferme à coups de palets la bouche d'un mendiant aveugle, vise avec son revolver deux pots de fleurs sur un balcon et les fait tomber sur la tête de deux piétons. À la vitrine d'un bazar, il pirouette à travers des cerceaux et démolit la devanture. Enfin, après mille autres excentricités, il monte sur un toit et armé d'un superbe parachute, il se jette dans le vide mais échoue lamentablement sur un fourneau ambulant. »

Pathé n° 2619, février 1909. Bousquet, p. 156.

33. *L'homme oiseau : Wilbur Wright*, 195 m, scènes sports et acrobaties.

« En sept tableaux :

1. L'aéroplane est amené au pylône de lancement.

2. Préparation de lancement.

3. Il vole à 80 mètres de hauteur.

4. Il vole à ras de terre.

5. Le 13 novembre 1908 Wilbur Wright passe au-dessus d'une ligne de ballonnets placés à 50 mètres de hauteur et gagne le prix de l'Aéroclub de la Sarthe.

6. La coupe Michelin, 100 km dans les airs en 2 heures.
7. Le 18 décembre 1908 Wright s'est élevé à 120 mètres de hauteur au-dessus d'un ballon placé à 120 mètres du sol. »

Pathé n° 2726, février 1909. Bousquet, pp. 163-164.

note - Voir film n°25 ; voir note du film n° 73.

34. ***Les surprises de l'aviation***, 160 m, scènes à trucs.

«Mr Beauxbois assiste à l'enlèvement en aéroplane de son épouse. Il avale un verre de carbure de calcium et, en moins d'une seconde, il s'enfle comme un ballon et rejoint sa volage épouse au sommet de la Tour Eiffel. Le mari enlève son rival dans les airs où les deux adversaires se livrent à un combat acharné. Mais un coup malheureux dégonfle Mr Beauxbois qui avec son adversaire tombent [sic] au pied de la Tour où heureusement l'on a tendu un drap pour amortir leur chute. Deux américaines enthousiastes enlèvent d'assaut nos deux aviateurs laissant Mme Beauxbois privée de son mari et de son amant!»

Pathé n° 2822, avril 1909. Bousquet, p. 178.

35. ***Atterrissage d'un ballon allemand en France***, 60 m.

Pathé n° 2913, avril 1909. Bousquet, p. 179.

36. ***Comment on construit les ballons***, 115 m, scènes arts et industries.

«La construction d'un ballon nous est montrée ici de près depuis l'arrivée du matériel jusqu'à ce que ce splendide bateau de l'air terminé puis largué, s'élève dans les airs au-dessus des nuages!»

Pathé n° 2865, mai 1909. Bousquet, p. 184.

37. ***Ah ! Quel rhume***, 70 m, scènes à trucs.

« Un bon bourgeois, atteint d'un rhume de cerveau formidable, détermine une catastrophe, chaque fois qu'il éternue : un ballon qui creève, un bec de gaz renversé, un passant pulvérisé etc... et, enfin, notre éternueur, pris de vertige, voit tourner Paris dans un épouvantable tremblement de terre. »

Pathé n° 2869, mai 1909. Bousquet, p. 185.

note – Le rhume est-il si formidable qu'il creève un aérostat ? Quelle serait, sinon, la catastrophe ?

38. ***La benzine Potard détache tout***, 135 m, scènes comiques.

«Potard a trouvé la formule d'une essence merveilleuse, puissant dissolvant de toutes taches qu'il fait disparaître comme par enchantement. L'inventeur, tout joyeux de sa découverte, s'empresse de l'expérimenter. Il enlève les taches d'un cheval pie que son maître ne reconnaît plus. Une dame a la joie de voir disparaître une tache qui la défigurait. L'ambition de Potard ne connaît plus de limites. Suspendu à un lot de ballons d'enfant, il s'élève dans les airs, parvient jusqu'au soleil et débarbouille l'astre glorieux!»

Pathé n° 2923, juin 1909. Bousquet, p. 192.

39. *Le dirigeable le "Zeppelin"*, 80 m, scènes d'actualités.

«Le "Zeppelin" fait pendant 36 heures un voyage qui se termine par une grave avarie.»

Pathé n° 2995, juin 1909. Bousquet, p. 193.

note – Du 29 mai au 2 juin 1909, le dirigeable allemand Zeppelin LZ. 5 – Z II effectua un vol fameux, couvrant 1194 km. en 38h. 48 minutes, de Constance à Bitterfeld et retour. Légèrement endommagé par un arbre près de Göppingen, il regagna sa base après une réparation provisoire.

40. *Blériot traverse la Manche*, 110 m, scènes d'actualités.

« En 6 tableaux :

1. Blériot va remplacer ses béquilles par des ailes
2. Quatre heures du matin. Préparatifs.
3. 4H37. Envolé!
4. Anzain [sic], l'inventeur du moteur et les collaborateurs de Blériot suivent anxieusement l'audacieux pilote
5. Les timoniers de l'"Escopette" échangent des signaux avec leur navire
6. A Douvres. »

Pathé n° 3107, juillet 1909. Bousquet, p. 200.

note - En traversant le premier la Manche, de Calais (Les Baraques) à Douvres, le 25 juillet 1909, sur monoplan "Blériot XI", Louis Blériot (1872 – 1936) effectua un vol de 36,6 km en trente-et-une minutes et remportait les mille livres offertes par le *Daily Mail*. L'événement eut un retentissement mondial. Selon Bousquet, le film fut projeté à Paris le soir du même jour.

Quant à Anzain, il se nomme Alessandro Anzani (1877-1956) et c'est bien lui qui avait conçu le moteur de 25 CV qui équipait le monoplan et qui porte son nom.

41. *Latham tente une 2ème fois la traversée de la Manche*, 145 m, scènes d'actualités.

« En 5 tableaux :

1. En attendant un moment favorable
2. Les préparatifs
3. Le départ
4. En pleine mer. Aéroplane contre torpilleur
5. Après la chute, l'épave. »

Pathé n° 3078, août 1909. Bousquet, p. 209.

note - La première tentative d'Hubert Latham (1883 – 1912) avait eu lieu le 19 juillet sur le monoplan "Antoinette IV" de Léo Levavasseur. La seconde, sur "Antoinette VII", le 27 juillet, deux jours après la réussite de Blériot, dont le camp était établi à trois kilomètres de celui de Latham. L'aviateur fut recueilli chaque fois en mer.

42. *L'Armée française en manœuvres du Bourbonnais en 1909*, 165 m, scène d'actualités.

- Le Général Trémeau, directeur des manœuvres se rend sur le terrain des opérations et se fait expliquer l'emplacement des troupes.
- Ballon porte antenne pour la télégraphie sans fil.
- Le Général Trémeau et les officiers étrangers suivent les phases du combat.
- Évolutions du dirigeable République
- Le Général Brun, ministre de la guerre, assiste à la défense d'un village.
- Le Général Goiran montre ses zouaves au Général Trémeau.
- Après avoir félicité les troupes, le ministre de la guerre quitte les manœuvres.

Pathé n° 3204, septembre 1909. Bousquet, p. 215.

note – En septembre 1909, le Ministère de la guerre engagea pour la première fois, à titre expérimental, un dirigeable, "La République", à l'occasion des manœuvres d'automne du Bourbonnais.

43. *La catastrophe du "République" à Moulins*, 105 m, scènes d'actualités.

Bousquet indique:

« Au début de septembre 1909, le dirigeable militaire République s'écrasa à Moulins dans l'Allier. Les quatre membres de l'équipage : le capitaine Marchal, le lieutenant Chauré, les adjudants Vincenot et Réau furent tués. »

Pathé n° 3221, septembre [sic?] 1909. Bousquet, p. 215.

note - L'accident du "La République" eut lieu le 25 septembre 1909, le dirigeable militaire revenant de manœuvres. Voir la couverture du *Petit Journal. Supplément illustré*, dimanche 10 octobre 1909 (et non septembre comme référencé par Bousquet), sur : <http://cent.ans.free.fr/pj1909/pj98610101909.htm>.

44. *Au pays des singes*, 80 m, scènes diverses.

« Ceci est une amusante pantomime jouée de façon magistrale par... des singes. Analyser leurs drôleries, leurs facéties est difficile. Contentons-nous de signaler le clou, l'enlèvement en ballon d'une jeune guenon, que son séducteur ravit à la barbe d'un chimpanzé policier ! »

Pathé n° 3134, octobre 1909. Bousquet, p. 221.

45. *Grande quinzaine de l'aviation à Paris*, 185 m.

Pathé n° 3282, octobre 1909. Bousquet, p. 223.

note - Du 25 septembre au 17 octobre 1909, se tint à Paris, au Grand Palais transformé comme on le dit alors en « volière », la première Exposition internationale de locomotion aérienne, dans une disposition, due à l'architecte André Granet, qui marqua les esprits..

Le film montre probablement des images de cette manifestation, qui accueillit plus d'un million de visiteurs.

46. *Le meeting de Blackpool*, 80 m.

Pathé n° 3284, octobre 1909. Bousquet, p. 223.

note – Le premier meeting d'aviation de Blackpool eut lieu du 18 au 23 octobre 1909 et passe pour la première manifestation du genre en Grande Bretagne.

47. *Le voleur mondain*, 175 m, scènes comiques [sic ?]

« Arsène Lupin a reçu ordre du Club des voleurs en habit noir auquel il est affilié de se rendre à l'ambassade de Pennsylvanie et d'y dérober les bijoux de Lady W. Il s'exécute de bonne grâce et déploie toutes les ressources de son extérieur séduisant pour se ménager avec Lady W. un tendre aparté au cours duquel, il parvient, grâce à sa prodigieuse habileté, à subtiliser les précieux bijoux. Mais le larcin est bientôt découvert et la poursuite commence. Le cambrioleur utilise toutes les ressources de son esprit. Le pardessus d'un passant, conquis sous la menace du revolver, une boutique foraine où il prend place parmi les mannequins etc... Enfin, Arsène Lupin se perd dans la foule de Luna Park. Sur le point d'être rejoint, il saute dans un water toboggan et, toujours pour-suivi, gagne le vélodrome. Enfin, serré de près, il arrive devant le ballon captif au moment du "lâchez tout", saute dans la nacelle, coupe le câble et s'élève majestueusement au nez et à la barbe de ses poursuivants ébahis et furieux. »

Pathé n° 3212, décembre 1909. Interprète : Max Linder. Bousquet, p. 233.

note – Max Linder aéronaute : voir film n° 12, 63, 67.

1910

48. *Le rêve du professeur Avion*, 70 m, scène à trucs.

«Ce film décrit les plus folles acrobaties d'un aéroplane que le plus morbide des cerveaux puisse imaginer. Nous ne pouvons les décrire ici mais vous pouvez être sûrs que tous ceux qui verront le film quitteront la salle dans une excellente humeur.»

Pathé n° 3689, juillet 1910. Bousquet, p. 313.

note - Le professeur Avion : le nom mérite d'être relevé, puisque le substantif *avion* n'était pas d'usage dans ces années d'avant la Grande Guerre (notre corpus en présente une seule occurrence : voir *Maudite soit la guerre*, 1914, film n° 61). On disait *aéroplane* ou *aéro*.

Le mot avait été inventé par Clément Ader vers 1875 et désignait ses modèles ("Avion" 1, 2, 3). Qu'il serve à nommer chez Pathé un type burlesque de savant fou n'est probablement pas sans rapport avec le souvenir populaire d'Ader.

Quant aux acrobaties, dont on voudrait bien voir comme cette « scène à trucs » les représente, elles prendront quelque temps pour devenir réalité. Un petit palmarès pour information :

Premier vol la tête en bas : 1er septembre 1913, Pégoud sur "Blériot"; premier looping : 20 août 1913, Nesterov à Kiev, sur "Nieuport"; premier double looping : 27 septembre, Pégoud; premier triple looping : 28 septembre, Pégoud; premier (?) combat aérien, entre P. Rader et D. I. Lamb, au revolver, au-dessus de Naco (Mexique), fin novembre ou début décembre 1913. 28 décembre : Pégoud exécute quinze loopings successifs à Juvisy.

Cf. A. van Hoorebeeck, *La conquête de l'air*, op. cit., pp. 101-102.

49. *Le circuit de l'Est*, six parties, 65 m. chacune, scènes d'actualités.

Bousquet précise que ce circuit se déroula du 7 au 17 août 1910, en six étapes :

7 août : Paris - Troyes, 135 km.

9 août : Troyes - Nancy, 165 km.

11 août : Nancy - Mézières, 160 km.

13 août : Mézières - Douai, 130 km.

15 août : Douai - Amiens, 80 km.

17 août : Amiens - Paris, 120 km.

Pathé n° 3997 (1), n° 3998 (2), n° 3585 (3), n° 3893 (4), n° 3894 (5), n° 3903 (6). Août 1910. Bousquet, p. 319, p. 326.

note – Le vainqueur de la compétition, organisée par le journal *Le Matin*, fut Alfred Leblanc (1869-1921), totalisant un temps de vol de 12 h. 56 pour un parcours de 800 km.

50. *Une excursion en dirigeable*, 185 m, scène de plein air.

«L'"Astra" de la Compagnie Générale Transaérienne, chargé d'une trentaine de voyageurs, s'élève au-dessus du lac des Quatre Cantons, évolue au-dessus de la jolie ville de Lucerne et revient au hangar après cette agréable randonnée aérienne.»

Pathé n° 3927, novembre 1910. Bousquet, p. 349.

note - Le 24 juillet 1910, à Lucerne, sur le terrain de Tribschenmoos, la Compagnie générale transaérienne inaugurerait un service desservi par le dirigeable "Ville de Lucerne", mu par un moteur de 100 CV susceptible d'atteindre 45 k à l'heure. Coût de la balade au-dessus du lac: deux cents francs suisses de l'époque.

Construit en juin 1909 pour Henri Deutsch de la Meurthe, l'aéronef s'appelait à l'origine "Astra", et fut rebaptisé au gré de son territoire d'intervention pour les premiers voyages aériens commerciaux, "Ville de Nancy" ou "Ville de Lucerne".

La compagnie est mentionnée dans la description de *Voyage à bord du dirigeable Astra*, août 1911, film n°53 ; voir aussi film n°18

51. *L'aéroplane de Fouinard*, 90 m, scène comique.

«Fouinard, pauvre diable cherchant un coup à faire, dérobe à une devanture de jouets un grand moulin en papier. Ce fut son premier vol. Poursuivi, notre vagabond enjambe une bicyclette, entre en collision avec deux porteurs et prend leurs cartons en écharpe. Ainsi transformé en aéroplane, le moulin en papier servant d'hélice, le nouvel aviateur s'élève dans les airs, effectuant ainsi son second vol. Chassé à outrance, Fouinard a un sourire de dédain pour le chasseur que la police a chargé de l'abattre. Les feux de salves ne l'effraient pas davantage et les boulets de canon lui causent une douce joie. Hélas! le pistolet d'un gamin a raison de sa sérénité. Atteint à l'oeil, il fait une chute épouvantable et devient la proie d'une foule vociférante.»

Pathé n° 4032, décembre 1910. Réalisation attribuée à Alfred Machin. Interprétation : Georges Vinter. Bousquet, pp. 363-364.

note - L'aérobicyclette s'exerçait alors sur piste avec plus de sérieux mais moins de succès que Fouinard. C'était un sujet d'actualités cinématographiques, comme le documentent les photographies qu'en fit Lartigue et qui montrent l'alignement des opérateurs filmant un concours de ce véhicule éphémère (voir Pierre Borhan, Martine d'Astier, éd., *Les envols de Jacques Lartigue et les débuts de l'aviation*, Paris, 1989).

1911

52. *La course Paris-Madrid*, scène d'actualités, 65 m.

Bousquet précise : « La course Paris-Madrid a été la première grande épreuve d'aviation de pays à pays. Elle engagea 20 aviateurs civils et 8 pilotes militaires. Elle s'effectua en trois étapes : - Paris-Angoulême (400 km environ) - Angoulême-Saint Sébastien (300 km environ) - Saint Sébastien-Madrid (430 km). Le vainqueur de l'épreuve fut un nommé Védrières. Le départ à l'aérodrome d'Issy les Moulineaux fut endeuillé par un accident causé par un avion et qui coûta la vie à M. Berteaux, ministre de la guerre. »

Pathé n° 4456, mai 1911. Bousquet, p. 416.

note - Au départ, le 21 mai à Issy les Moulineaux, M. Maurice Berteaux, ministre de la guerre, fut tué par l'aéroplane du pilote Train, sur "Train", qui fonça sur le cortège officiel en tentant un atterrissage. Jules Védrières (1881-1919) l'emporta le 26 mai, sur "Morane-Borel", en 27 h. 05' de durée de vol additionnée.

53. *Voyage à bord du dirigeable "Astra"*, 125 m, scène de plein air.

«En une superbe envolée, le dirigeable "Astra" de la compagnie transaérienne, s'élève au-dessus de Pau qu'il découvre à vol d'oiseau, au milieu de l'admirable décor de la chaîne des Pyrénées. À l'extrémité du promontoire, nous apercevons, dans une situation des plus pittoresques, le château, ancienne résidence des rois de Navarre, pas plus gros qu'un dé à jouer, tandis que, dans les jardins du Palais d'Hiver, des joueurs, hauts comme des pigeons, se livrent une partie de football. Toute la ville se déroule à nos pieds, sillonnée par le petit ruisseau de Hédas qui la sépare en deux et, c'est après une magnifique randonnée que le dirigeable revient au hangar.»

Pathé n° 4509, août 1911. Bousquet, p. 444.

note – La Compagnie générale transaérienne apparaît dans la description de *Une excursion en dirigeable*, voir films n°50 et n°18.

54. *Léontine s'envole*, 115 m, scène comique.

«Titine, passionnée pour l'aviation, s'éprend de tout ce qui vole et pleure jusqu'à ce qu'on lui ait acheté une cinquantaine de ballons. Mais soudain, un coup de vent l'emporte dans les airs et Titine vogue au-dessus des toits, tandis que ses parents éplorés essaient vainement de l'atteindre. Heureusement, Titine étant parvenue à s'accrocher à un clocher est rendue à la tendresse des siens après une émouvante randonnée.»

Pathé n° 4519, août 1911. Prod. Comica. Bousquet, p. 445.

55. *Une usine modèle d'aéroplanes*, 185 m, scène d'industrie.

«On assemble d'abord les pièces du fuselage qui, lorsque l'appareil sera terminé semblable à une immense libellule, sera la partie correspondante à la queue de l'insecte. À l'extrémité du fuselage, on adapte un gouvernail de direction et le stabilisateur, destiné à maintenir l'équilibre. Le moteur, placé à l'avant, actionnera l'hélice chargée de propulser l'appareil en avant. Enfin, les ailes forment, avec l'ensemble de l'appareil, un plan légèrement incliné vers le haut de l'arrière à l'avant. Lorsque le monoplane va prendre son vol, propulsé par son hélice, il roule d'abord sur le sol, comme une automobile, avec une vitesse croissante. L'air, souffleté sur le plan incliné qui s'avance rapidement, lui résiste en dessous, tend à le soulever et le soulève en effet lorsque la vitesse devient suffisante. L'appareil chevauche alors dans les airs, sur le vent et contre le vent.»

Pathé n° 4528, août 1911. Bousquet, p. 446.

56. *Little Moritz enlève Rosalie*, 180 m, scène comique.

« Little Moritz, amoureux de Rosalie et congédié par un père inexorable, se décide à enlever l'objet de sa flamme. Ils descendent d'abord laborieusement par une échelle puis la grosse voiture de Little Moritz, qui a connu un démarrage difficile, tombe dans un ravin. Les amoureux s'enfuient sur les toits lorsque la fumée d'un tuyau de cheminée s'engouffre dans la jupe de Rosalie, qui, transformée en ballon, s'élève dans les airs avec son bien-aimé. Heureusement, ils retombent sur le toit paternel. Little Moritz, après tant d'aventures, obtient enfin le consentement paternel. »

Pathé n°4551, septembre 1911. Interprètes : Sarah Duhamel, Maurice Schwartz. Bousquet, p. 452.

1912

57. *La famille Purotin en villégiature*, 165 m, scène comique.

« La famille Purotin est amie des plaisirs gratuits et tout comme les gens riches, organise une tournée par monts et par vaux, en employant les modes de locomotion les plus variés et les plus à la mode. Le tout est de les découvrir ; aussi nous les voyons s'engager sur un train de ballast, monter en automobile dernier cri et, après une partie de canotage pleine d'imprévu et de variété, c'est un voyage en dirigeable par les airs. Tout a une fin et la famille Purotin, pour se reposer des longues fatigues de pareilles excursions, se restaure copieusement. Ce ravissant voyage n'est pas pour leur déplaire car il fut plein d'imprévu les plus réjouissants, ce dont le spectateur ne se plaindra certainement pas. »

Pathé n° 4860, janvier 1912. Production Nizza. Bousquet, p. 519.

58. *L'expérience tragique de la Tour Eiffel - La mort de l'inventeur Reichelt*, 43 m, scène d'actualités.

Bousquet donne les éléments suivants : «Le 4 février 1912 l'inventeur Reichelt expérimente de la première plateforme de la Tour Eiffel un parachute de sa conception. Celui-ci fonctionne mal et l'inventeur se tue dans sa chute.»

Pathé n° 5080, février 1912. Bousquet, p. 531.

note - Franz ou François Reichelt (1879 – 1912) était un tailleur français d'origine autrichienne établi à Longjumeau. Sa tentative eut lieu à l'aube du dimanche 4 février, les opérateurs Pathé ayant été dûment avertis. Le film fut projeté le soir même dans les salles parisiennes de la firme. *L'Illustration* en publia deux séries de sept photogrammes légendées « Fragments de films pris par le Pathé-Journal » (n°3598, 10 février 1912, p. 106).

En 1947, Nicole Vedrès en inséra quelques plans dans son film de montage, *Paris 1900*. Ces images sont devenues un des documents les plus utilisés par les productions documentaires historiques évoquant la Belle époque et figurent évidemment en ligne sur You Tube.

59. *Le monoplan de Mr Vol-au-Vent*, 130 m, scène comique.

«L'aviateur Vol-au-Vent, gloire locale de St Rémy s/Deules, part avec sa femme pour une superbe randonnée. L'hélice tourne, le moteur ronfle. Bientôt le grand oiseau s'élance vers les profondeurs de l'infini. Malheureusement, Mme Vol-au-Vent, ayant mal pris son départ, s'accroche derrière l'appareil et se trouve suspendue inconfortablement dans les airs. À demi morte de peur, l'aviatrice profite des moments où le monoplan rase le sol pour s'accrocher à quelque chose de solide. Elle harponne ainsi quelques passants inoffensifs qui, pêchés comme de simples goujons, font bien involontairement un petit voyage à vol d'oiseau. Enfin, le monoplan atterrit, un peu brusquement, il est vrai, mais enfin les voyageurs sont sains et saufs.»

Pathé n° 5068, avril 1912. Production Comica. Bousquet, p. 549.

60. *Concours d'hydro-aéroplanes de Monaco*, 138 m, scène de sports.

Selon Bousquet, «Le concours eut lieu du 24 au 31 mars 1912. Le premier fut un nommé Fischer.»

Pathé n° 5201, avril 1912. Bousquet, p. 551.

note – Le vainqueur du 1^{er} concours d'hydroaéroplanes de Monaco, soutenu par le journal *L'Auto*, se nomme Jules Fischer (sur biplan Henry Farman à moteur Gnome). Créée en 1904, le célèbre meeting monégasque de canots automobiles (les « racers », dont les constructeurs de moteur travaillaient aussi pour l'aviation), y associait l'hydravion pour la première fois en 1912. La combinaison apparaît dans les films n° 60 et n°65.

A la fin de l'année, Max Linder réalise un *Enlèvement en hydroaéroplane*, voir film n°63.

61. *Hydro-aéroplanes contre canots automobiles*, 145 m, scène de sports.

Pathé n° 5239, avril 1912. Bousquet, p. 551.

note – Le catalogue présentant le même mois un *Concours de canots automobiles de Monaco* (Pathé n° 5225, 110 m, Bousquet, p. 551), il est probable que cet *Hydro-aéroplanes contre canots automobiles*, fasse partie de l'exploitation cinématographique du même événement sportif spectaculaire. Voir n°66.

62. *Nick Winter contre le banquier Webb*, 250 m, scène d'aventures policières.

«Le banquier Webb, après des transactions hasardeuses, se prépare à prendre la fuite avec l'argent de ses clients. Averti de son projet, Nick Winter se promet de le déjouer. Au moment où l'aigrefin monte en automobile, le policier pénètre chez lui, saute sur le téléphone pour donner des ordres. Mais, à ce moment, le banquier remonte pour prendre un objet oublié, surprend le détective et l'assomme. À peine remis de son étourdissement, Nick, sans être vu, monte à l'arrière de l'auto et saute dans le fourgon du train qui emporte le fugitif. Là, il montre sa carte au contrôleur et le persuade de lui céder son uniforme et son poinçon. Grâce à ce travestissement, il peut parvenir jusqu'au banquier mais celui-ci le terrasse et le jette par la portière. Heureusement, le train, à cet instant, traverse une rivière et le policier en est quitte pour un bain. Mais la piste est perdue. Heureusement, Nick Winter se trouve dans le voisinage d'un aérodrome. Il monte sur un avion et débarque en même temps que les voyageurs du rapide. Cette fois, il est bien sûr de tenir sa proie et fait signe à des agents. Mais le banquier exhibe la carte du policier et c'est Nick Winter qui est arrêté. Au commissariat, il parvient enfin à se justifier et à démasquer le banquier indélicat en lui arrachant son maquillage.»

Pathé n° 5328, août 1912. Interprétation : Georges Vinter. Bousquet, p. 586.

note – Jamais à bout de ressources, Nick Winter fabrique un parachute pour fuir d'un hôtel avec les sœurs Simpson dans *Nick Winter et l'énigme du lac de Némi* (février 1914), voir Bousquet, p. 746.

63. *Enlèvement en hydroaéroplane*, 255 m, dont 220 en couleur, scène comique.

«Pour la première fois et malgré les difficultés qui résultent d'un tel engin, un hydroaéroplane entre en scène; il était réservé à Max Linder, notre brillant comique de constituer avec cet appareil une scène délirante. Il s'agit d'un tuteur qui garde trop jalousement sa pupille dont Max est épris. Prendre le rôle d'un professeur et enlever la jeune fille est un jeu pour notre héros. Son hydroaéroplane est amarré, prêt à prendre la mer. Il glisse, léger, sur les flots, puis, soudain, voici la panne, panne providentielle qui descend Max et sa bien aimée chez un clergyman, lequel unira ces tourtereaux tombés du ciel.»

Pathé n° 5483, novembre 1912. Réalisation : Max Linder. Interprétation : Max Linder, Georges Coquet, Andrée Marly. Bousquet, p. 610.

note – A propos de Max Linder, voir film n°12 et n°47, 67.

64. *Le plus léger de tous les gaz : l'hydrogène*, 135 m, scène de vulgarisation scientifique.

« L'hydrogène est un gaz que nous connaissons tous, car les petits ballons rouges, plaisir de nos jeunes années, sont gonflés à l'hydrogène. En dégonflant un de ces ballons et en recueillant les gaz qu'il contient, on constate que l'hydrogène est incolore. On le prépare en laboratoire en décomposant l'acide sulfurique étendu d'eau par le zinc. L'hydrogène est un gaz combustible au même titre que le gaz d'éclairage et il existe des lampes à hydrogène. En brûlant, il se combine à l'oxygène de l'air, donnant ainsi de la vapeur d'eau que l'on peut condenser sur une surface froide. L'hydrogène engendre du feu et de l'eau. Il est quinze fois plus léger que l'air et l'on peut s'en rendre compte par la petite expérience suivante : des bulles de savon gonflées d'air tombent sur le sol tandis que gonflées à l'hydrogène, elles s'élèvent. Cette propriété de l'hydrogène est utilisée pour le gonflage des aérostats. Dans l'industrie aérostatique, le gonflement des ballons se fait au moyen d'hydrogène comprimé dans des tubes d'acier. Le film que nous présentons aujourd'hui, après avoir montré à nos spectateurs les différentes expériences que nous venons d'énumérer, les fait assister aux diverses phases du gonflement d'un aérostat de deux mille mètres cubes, puis à sa majestueuse envolée.»

Pathé n° 5525, novembre 1912. Bousquet, pp. 614-615.

65. *L'envol pour la vie*, 780 m, scène dramatique.

«La vieille maison estimée et considérée, l'honorable maison Andersen périclité. Le propriétaire, l'armateur Andersen a fait de mauvaises spéculations. Il ne lui reste qu'un espoir : s'attacher un associé qui apportera de nouveaux fonds. Il trouve justement l'homme qui lui faut en la personne de Karl Muller, appartenant à une des meilleures familles de la société. Karl Muller s'éprend d'Edith, la fille de l'armateur et obtient sa main, mais il s'aperçoit avec dépit qu'elle lui préfère l'aviateur Heinz Haller. Edith, avec admiration, le voit s'élever dans les airs et ne se rend pas compte que ce qu'elle ressent pour Heinz, c'est tout simplement de l'amour. Le jour du mariage arrive. Mais au moment où l'alliance va être scellée, Edith, dans un mouvement de révolte, arrache sa couronne de myrtes, son voile blanc et se réfugie dans le phare que garde le mari de sa vieille gouvernante. Le temps passe et un beau jour, Edith donne par l'intermédiaire du gardien de phare, des nouvelles à son père. Celui-ci, qui depuis longtemps a pardonné, consent à l'unir à Heinz. Il téléphone à celui-ci qui a partagé ses soucis et lui fait savoir que la jeune fille est retrouvée. Ils hèlent un matelot et se font passer. Soudain, des nuages de fumées s'élèvent de la tour. Le phare brûle! Un foyer d'incendie vomit des flammes du haut en bas. Au haut de la tour, Edith, affolée, appelle au secours. Mais la sauver paraît en ce moment au-delà des forces humaines. Cependant, l'amour inspire à Heinz une pensée héroïque. Il court à son hangar et s'élève bientôt sur son avion. L'oiseau gigantesque vient effleurer la tour du phare et emporte dans son vol la jeune fille évanouie. Quant à Muller, il accepte généreusement sa défaite et le triomphe de son rival et continue à soutenir de ses capitaux la raison sociale Andersen et Cie.»

Pathé n° 5813, mars 1913. Prod. Duskes (*Der Flug ums Leben*). Réalisation : Paul Otto. Bousquet, p. 655.

66. *Meeting d'hydroaéroplanes et de canots automobiles de Monaco 1913*, 140 m, scène d'actualités.

Pathé n° 6086, avril 1913. Bousquet, p. 666.

note – Le 2^{ème} Concours d'hydro-aéroplanes de Monaco eut lieu du 3 au 14 avril 1913. Voir films n°60 et 61.

67. *Max pratique tous les sports*, 400 m, scène comique.

«Une charmante New-Yorkaise, Gladys Maxence, jolie comme savent l'être nos voisines d'Outre-Atlantique, passe dans les journaux une annonce : "Riche Américaine épouserait jeune homme connaissant tous les sports". Des champions de boxe, de natation, de tennis, de golf, d'automobile, d'aéroplane : l'Irlandais Mac'Arion, le nègre Hipiphongrah, l'Américain Sam Botte, le Roumain Couchetoilawa, l'Anglais Willy et le Français Max Linder, champion de tous les sports se mettent sur les rangs. La jeune Américaine ne sachant, entre tous ces prétendants distingués, lequel choisir, organise un concours de tous les sports. Le vainqueur sera l'heureux élu. Max triomphe à l'épreuve hippique et à l'escrime. Mais l'Anglais Willy le bat au skating. Max se rattrape au saut à la perche : vainqueur avec 4 m. 5, mais au match de boxe, son excès d'ardeur le fait disqualifier. Heureusement, il bat brillamment tous ses concurrents dans la course d'avions et Max et Willy se trouvant à égalité, sont seuls qualifiés pour disputer le dernier assaut : l'épreuve automobile. La lutte est chaude. Notre héros, distancé par son rival, fait une imprudence et son auto fait panache. Il se relève sans mal, mais désespéré d'avoir perdu. Mais sa diplomatie supplée à sa malchance. Il apitoie la jeune

Américaine en se disant grièvement blessé et gagne le charmant enjeu de ce moderne tournoi.»

Pathé n° 5776, mai 1913. Réalisation : Max Linder. Interprétation : Max Linder, Lucy d'Orbel, Charles de Rochefort. Bousquet, p. 666.

note – Voir film n° 12, 47, 63.

68. *L'évasion en parachute*, 270 m, scène dramatique.

«Bob Panzer, congédié par suite de chômage, de la fabrique de parachutes où il était employé, voit son foyer désolé par la maladie et la misère. Affolé par la faim qui les torture, lui et les siens, le malheureux vole un pain. Pour ce délit, condamné à un an de prison, Bob Panzer subit tristement sa peine, mais avec résignation, lorsqu'il reçoit une lettre de sa femme lui annonçant que leur petite fille, déjà malade, se meurt faute de soins et réclame chaque jour son papa. Dès lors, Panzer n'a plus qu'une pensée : s'évader! Avec quelques mètres de calicot, qu'il a pu soustraire aux ateliers de la prison, il se hâte de confectionner en cachette un parachute. Après un travail acharné de plusieurs nuits, le parachute est terminé et Panzer attend anxieusement l'heure propice à son évasion. Une révolte dans la cour de la prison lui offre enfin l'occasion favorable; il profite du désarroi général pour monter sur les toits d'où il se lance dans le vide avec son parachute. Le malheureux Panzer arrive à temps pour recueillir le dernier soupir de son enfant.»

Pathé n° 6023, juin 1913. Production American Kinema. Interprétation : Paul W. Panzer. Bousquet, p. 684.

69. *Le roi de l'air. Scène de la vie moderne en 5 parties*, 1785 m. dont 1600 en couleurs.

« Principaux tableaux :

- Une Fête chez le banquier Devernis.
- Le Tango.
- Pierrot mystifié.
- Pantomime interprétée par Mlle Robinne et M. Alexandre.
- Une conférence sur les travaux du Professeur Carrel sur la survie du coeur.
- Le Meeting d'aviation : De la Tour Eiffel à Tamise.

Marc Devernis, fils du riche banquier, se consacre, avec enthousiasme, à l'aviation. La vie s'ouvre pour lui sous ses meilleurs auspices; il a pour fiancée une ravissante créature, Louise de Solanges qui, malgré la carrière masculine qu'elle s'est choisie, elle est étudiante en médecine, a su demeurer essentiellement féminine et exquisement femme du monde. Mais, tandis que les jeunes gens se consacrent passionnément à leurs études, la mère de Louise s'absorbe en des opérations de Bourse très aléatoires; elle s'embarque, malgré les bons conseils du banquier Devernis, dans une affaire de rente tri mensuelle, vaste escroquerie, qui aboutit bientôt à un formidable krach, faisant de nombreuses victimes. Ruinée, Mlle de Solanges envisage vaillamment sa nouvelle destinée; elle se fait infirmière dans une clinique infantine et, comme le père de Marc a mis son veto au mariage de son fils, elle renonce courageusement à son amour. Mais Marc refuse de se plier à la volonté paternelle. Résolu à tout tenter pour épouser Mlle de Solanges, bien que son père lui ait coupé les vivres, il décide de prendre part à un meeting d'aviation doté d'un prix de 300 000 francs. Vainqueur de ses concurrents, il lutte avec succès contre tous les moyens de locomotion créés par le génie humain, et après avoir survolé Tamise-sur-Escaut, et doublé triomphalement la tour Eiffel, il vient échouer lamentablement à 100 mètres du but, où son avion s'écrase sur le sol. Marc,

blessé, est soigné par Louise, qui fait partie de l'ambulance de la Croix-Rouge. À peine rétabli, notre fougueux pilote songe à de nouveaux exploits et il se dispose à partir pour la guerre dans les Balkans, comme aviateur. Louise, doucement, le raisonne, le dissuade de son projet et l'engage à respecter la volonté de son père. Celui-ci, ayant intercepté une lettre de la jeune fille, découvre ses sentiments généreux. Il finit par capituler et donne son consentement au mariage. »

Pathé n° 6236, novembre 1913. Réalisation : Ferdinand Zecca et René Leprince. Bousquet, p. 720.

70. *Par la main d'un autre*, 1055 m, scène dramatique.

« L'aviateur Jacques de Lespars est inventeur d'un parachute dont le modèle est terminé, mais il a besoin de 25 000 francs pour établir l'appareil définitif. Il les demande à son frère. Sur le refus de celui-ci, l'aviateur tente une expérience devant des capitalistes susceptibles de le commanditer. Mais son appareil est resté inachevé. Il fait une chute en pleine rivière. Il est sauvé, mais il a perdu la raison. Recueilli chez son frère Lucien de Lespars, Jacques témoigne à celui-ci une sourde rancune. Pendant une crise, il se jette sur lui, menaçant. Savigny, le secrétaire de M. de Lespars, soustrait son patron à l'attaque brutale du fou. Or, Savigny convoite à la fois la femme de M. de Lespars et son argent. Dénué de scrupules, capable de tout pour satisfaire son ambition, il voit, dans le pauvre fou, l'instrument de sa fortune à laquelle Lucien de Lespars est l'obstacle. Il le supprime froidement et met l'arme du crime entre les mains du fou. Le malheureux est enfermé comme fou dangereux et Savigny épouse Hélène. Deux ans s'écoulent. Savigny délaisse Hélène pour mener une vie de débauche et de dissipation, tandis que Jacques, soigné dans un asile d'aliénés, et en pleine convalescence, ignore toujours le crime qui a été commis en son nom. Hélène, qui n'a pas pardonné à son beau-frère, se charge de le lui révéler. Jacques, affolé, a un accès de désespoir. Remis en observation, il s'échappe de la maison où il est enfermé et apparaît, en justicier, devant Savigny. Celui-ci, en proie aux remords, hanté par des hallucinations, revient, attiré par une force invincible, sur le théâtre du crime, où il succombe, sous les yeux de sa femme et de Jacques, que justifie enfin l'aveu involontaire du meurtrier. »

Pathé n° 6333, décembre 1913. Production SCARGL. Bousquet, p. 731.

71. *Titi veut se marier*, 185 m, scène comique.

« Titi, quoique sachant à peine lire et écrire, a déjà des velléités d'entrer en ménage; il vient chez Nini, s'assure la protection des parents de la fillette, en baisant galamment la main de celle qu'il pense appeler bientôt belle-maman, offre un bouquet à Nini et demande sa main. Mais, contrairement à ce qu'il pensait, on l'évince poliment. Titi se désole, cependant que les parents de Nini jugent prudent de garder leur fille précieusement, car un billet de Titi à la fillette, saisi par eux, les avise de l'intention du jeune amoureux d'enlever sa fiancée. Nini, de son côté, apprenant qu'on va l'emmenager à la campagne, en prévient aussitôt Titi qui reçoit le billet par l'entremise de Médor. Titi monte en auto, se met à la poursuite de la 18 HP qui emmène sa dulcinée, mais une chute l'oblige à emprunter une bicyclette qui se trouvait près de là; une nouvelle chute et il s'adjuge un triporteur qui, n'ayant pas plus de succès que les deux véhicules précédents, le force à revenir à son garage et à monter en avion. De là, il voit l'auto qui enlève sa bien-aimée; il repère exactement l'endroit où il doit atterrir et va prendre pied sur un toit. Grâce à une cheminée, il peut aller chercher Nini qui rêve à lui et l'emmenage dans son avion. Les parents s'aperçoivent de leur départ et leur font des signaux de détresse. Une détonation et l'avion choit épouvantablement. Les deux enfants sains et saufs, se cachent dans une grange où les parents de Nini viennent

demander des comptes à Titi. Celui-ci les tient en respect, grâce à son revolver; puis souriant, il leur rend Nini intacte et offre, de l'étui de ce pseudo-browning, des cigarettes à son futur beau-père qui lui permet d'embrasser Nini. »

Pathé n° 6339, décembre 1913. Production Comica. Bousquet, pp. 731-732.

72. *Aviateurs rivaux*, 590 m, scène dramatique.

«Tous deux épris de Betty Clarke, les aviateurs Newell et Arsdales ont vu se changer en haine l'amitié qui les liait. Betty, ne sachant auquel donner sa préférence, promet sa main à celui qui gagnera le circuit d'aviation des Etats-Unis. La veille de la course, Ray Newell s'introduit furtivement dans le hangar où est remise la machine de son rival et la met hors d'état d'accomplir l'épreuve. Comme l'avait prévu Ray Newell, l'aéroplane de son rival s'abat au milieu de son vol et le malheureux aviateur est transporté à l'hôpital, grièvement blessé. Betty comprend, à la douleur qu'elle ressent, que c'est au fond Van Arsdales qu'elle aime et elle refuse sa main au vainqueur du circuit. La perspicacité d'un ami de Van Arsdales amène la découverte du crime. La générosité de sa victime assure à Ray l'impunité, mais, victime à son tour d'un accident, le coupable n'échappe pas à la justice immanente.»

Pathé n° 6359, décembre 1913. Production American Kinema. Bousquet, p. 734.

1914

73. *Un enlèvement en aéroplane*, 310 m, scène comique [sic?].

«L'aviateur George W. Beatty fait la connaissance de la jolie Gwendoline dont il s'éprend. Il demande sa main, mais le père préfère comme gendre un amoureux plus terre à terre, et quelques jours plus tard, il présente à sa fille le fiancé qu'il lui destine. C'est un barbon fort riche, mais qui n'a rien pour plaire à une fillette éprise de romanesque. Gwendoline, ayant bafoué son ridicule prétendant, est envoyé en pension à l'Académie Yates. Mais elle trouve le moyen de faire connaître sa retraite à son amoureux, qui ne tarde pas à la rejoindre et qui l'enlève en aéroplane. Le père, informé de la fuite de sa fille, saute à cheval avec le prétendant évincé; mais la poursuite est inégale, l'aéroplane les devance aisément, cueille au vol un pasteur dans son jardin, et le révérend, quoique peu rassuré, consent à unir les deux amoureux. Les nouveaux mariés regagnent alors le sol et le père de Gwendoline s'avouant vaincu pardonne et bénit les deux époux.»

Pathé n° 6413, janvier 1914. Production American Kinema. Interprétation : George W. Beatty dans son propre rôle. Bousquet, p. 743.

note – Apparaissant ici sous son nom, George W. Beatty (1887-1955) est un important pilote américain dont le passage au cinéma ne semble pas figurer dans les abondantes annales de l'aéronautique. Relevons que cet emploi, qui repose sur la célébrité des aviateurs, fut illustré à plus d'une reprise.

En été 1912, l'aviateur suisse Attilio Mafèi est recruté au Tessin par Victorin Jasset pour le dernier des trois épisodes de *Zigomar peau d'anguille*, intitulé *Le brigand de l'air* (Eclair, 1913). Voir *Aviation et cinéma en Suisse 1910-1938*, p. 14 (en pdf sur ce même site).

Signalons *Une chasse en aéroplane* (Gaumont, n° 3673, 1911) qui recourt en les nommant à deux des plus fameux aviateurs français de l'époque, Robert Martinet (fusil à la main) et Georges Legagneux (pilotant), avec le chien Biplan (sic !) montés sur un biplan Farman. La chasse au lièvre (resic !) est filmée depuis l'avion. Un plan montre l'homme à la caméra lui-même, anonyme mais identifié (Lucien Le Saint). 1911 marque, nous semble-t-il, le moment où le filmage en vol, depuis un avion, devient sinon fréquent, du moins repérable à plusieurs reprises (voir film n°25).

Mesguich dit avoir tourné « le premier film pris en avion », soixante-cinq mètres de ruban celluloïd, à l'aérodrome de Port-Long, à Pau, en mars 1909, sur un appareil piloté par Wilbur Wright, cf. Félix Mesguich, *Tours de manivelle*, Paris, Grasset, 1933, pp. 150-151.

74. *Voyage sur la vallée de la Seine à bord d'un hydroaéroplane Maurice Farman*, 175 m, dont 124 en couleur, scène de plein air.

«Le cinématographe est un grand magicien, puisqu'il nous permet de jouir sans nous déranger et en nous épargnant les émotions d'un tel voyage, de la randonnée aérienne accomplie par le pilote bien connu, Eugène Renaux. Le grand oiseau fend l'air au-dessus de la charmante vallée de la Seine. Vues de cette hauteur, les choses ont d'étranges raccourcis et le pays semble plat comme une carte topographique. En bas, la Seine coule et miroite, rayée de brusques égratignures de soleil, entre des rives diffuses, bordées de saules et de peupliers, de coteaux boisés, où des maisons mêlent leur fumée à la brume lumineuse : c'est Honfleur, Caudebec, Rouen, avec ses flèches de dentelles, et nous atterrissons à l'aérodrome, après avoir accompli le trajet de Deauville à Buc, en cinq minutes de cinématographe.»

Pathé n° 6440, avril 1914. Bousquet, p. 761.

note - Eugène Renaux (1877- 1955) était bien connu, en effet, pour avoir remporté les cent mille francs du Grand Prix Michelin. Les conditions en furent extrêmes : un trajet allant du Département de la Seine au Puy de Dôme, dans un avion avec passager, un atterrissage au sommet (1465 m.) et un tour de la cathédrale de Clermont-Ferrand, en moins de six heures. Parti de Buc (Yvelines), Renaux battit le record d'altitude et de distance à deux occupants (en l'occurrence, le physicien Albert Senouque), en 5h 10 de vol, avec un ravitaillement à Nevers.

75. *Maudite soit la guerre*, 1050 m, dont 900 en couleur, scène dramatique.

«Dans l'état actuel de la société les armées sont nécessaires. Mais la guerre, dont l'organisation est un patriotique devoir, n'en est pas moins par elle-même un fléau qu'on ne peut s'empêcher de maudire. Ce sont les horreurs de la guerre que cette bande nous dépeint, avec une éloquente fidélité. Elle nous montre deux peuples heureux, et une tendre idylle qui s'ébauche entre deux enfants de ces nations soeurs, l'aviateur Hardeff et Lydia Mozzel. Et soudain, la fantaisie de deux chefs jette l'un contre l'autre ces deux peuples qui ne se haïssent point. La guerre éclate et c'est un horrible conflit, préparé de longue date par les progrès de la science de la destruction : l'armée des airs bombardant et anéantissant l'armée de terre, la flottille aérienne détruite par le feu, tandis que les torpilleurs infimes font sauter les cuirassés, ces géants des mers. Puis c'est l'horreur des champs de carnage, les cadavres écrasés, grimaçants, béants, aux uniformes teints de boue et de sang, mornes dépouilles que la mort rend monstrueuses et qui, quelques heures auparavant étaient des jeunes gens pleins de vie, de santé, d'espoir, de tendresse et de souvenirs. L'aviateur Hardeff, dont l'avion, devenu oiseau de proie, a décimé l'armée ennemi [sic ?], est mort héroïquement, tué par le frère de Lydia, frappé lui aussi dans cette lutte fratricide. Et là-bas, dans les foyers dispersés, les vieux parents, les soeurs, les fiancés attendent le retour de ceux qui ne reviendront pas.»

Pathé n° 6480, mai 1914. Production Belge-Cinéma-Film. Réalisation : Alfred Machin. Bousquet, p. 768.

76. *Le chien policier*, 165 m, scène comique.

« Gaétan aime une jeune fille qui lui refuse sa main. Il consulte une voyante qui lui conseille d'enlever la jeune fille. C'est ce qu'il fait avec deux complices. On emmène la jeune fille dans la nacelle d'un ballon qui l'élève bientôt dans les airs. La mère rentre, trouve le mot de Gaétan. Elle détache son chien qui part à la recherche de sa maîtresse et finit par la délivrer. Alors, celle-ci l'envoie traquer son voleur. »

Pathé n° 6592, mai 1914. Production Eclectic-Films. Bousquet, p. 773.

77. *Bigorneau et le parachute*, 205 m, scène comique.

«Bigorneau est amoureux de sa jolie voisine, Mlle Agathe. Il lui demande sa main. Mais la jeune suffragette a inventé un modèle de parachute qu'elle entend faire expérimenter à son fiancé. D'où les plus extraordinaires péripéties, qui s'achèvent sur le triomphe de notre héros.»

Pathé n° 6668, juillet 1914. Interprétation : René Lantini, Ellen Lowe. Bousquet, p. 785.

78. *Les étranges aventures d'un nègre aéronaute*, 180 m, scènes de dessins animés.

«Cette bande est une preuve supplémentaire des amusantes et adroites séries de dessins animés de la maison Pathé. Elle est pleine de drôlerie et très amusante.»

Pathé n° 6935, décembre 1914. Production American Kinema. Réalisation : Charles Bray. Bousquet, p. 819.