

Aviation et cinéma en Suisse 1910-1938

Le dossier *Aviation et cinéma en Suisse 1910-1938* a été établi en étroit rapport avec un programme de projection mis sur pied à l'occasion de la célébration en 2010 du centenaire de l'aviation en Suisse.

Dans le cadre des séances „Sortie du labo“, ce programme figure à l'affiche de la Cinémathèque suisse, mardi 15 juin 2010 (au piano: Enrico Camponovo), à celle du Stattkino Luzern, mercredi 22 septembre 2010, en relation avec l'exposition présentée par le Musée suisse des transports, „100 ans d'aviation en Suisse“, et enfin au Lichtspiel Bern.

Programme et documentation ont été établis par Roland Cosandey, avec la complicité attentive de Michel Dind, responsable du département Exploitation et recherches images de la Cinémathèque suisse.

Pierre-Emmanuel Jaques a bien voulu développer une note filmographique interne pour présenter *La conquête du ciel* de Hans Richter (1937) dans une étude publiée pour la première fois ici.

« Aviation et cinéma (1) » est le premier volet d'un dyptique.

Le second s'intitule *Fantaisie du réel - vérité de la fiction : le vol aérien au cinéma. Ce qu'en raconte le catalogue Pathé, 1897-1914*. Il s'agit d'une filmographie commentée qui englobe les films de non fiction comme les récits d'imagination en se concentrant sur la période initiale de l'aviation et du cinéma. Elle aborde la production de l'une des firmes les plus importantes de l'époque, dont on peut affirmer avec une certaine assurance que les films furent diffusés sur le territoire suisse.

Ce volet est également accessible sur le site de la Cinémathèque suisse, en pdf.

Les textes constituant ce dossier peuvent être cités librement sous réserve de la mention correcte de la source.

rc / 28 juin 2010

sommaire

- p. 2 Introduction
- p. 3 Le programme
- p. 4 Treize films et quelques autres : notices et excursus
- p. 29 Pierre-Emmanuel Jaques, *La Conquête du ciel* (1937), un film suisse de Hans Richter
- p. 39 Recherches et gisements,
- p. 42 Références

Aviation et cinéma en Suisse, 1910-1938: introduction

Reposant sur les collections de la Cinémathèque suisse, le programme de cette soirée est conçu en trois volets:

1. *Le premier présente des films réalisés entre 1910 et 1914, une époque où la trentaine de pilotes suisses brevetés évoluent quasiment tous à l'étranger, en France, en Allemagne, en Italie et en Angleterre. Ils participent aux premiers meetings organisés dans le pays à partir de l'été 1910, essentiellement sur des appareils de construction étrangère. Certains formeront, dès août 1914, parfois avec leur propre engin, la première unité d'aviation militaire de l'Armée suisse.*

De cette période d'avant-guerre, il subsiste des films liés à des événements qui eurent un retentissement international : le record des Dufaux (1910), la première traversée des Alpes par Chavez et la mort de ce dernier à Domodossola (1912).

Nous n'avons pas inclus dans notre choix les rares images filmiques qui subsistent de 14-18, dans *Die schweizerische Armee. L'Armée suisse* (Eos Film, Bâle). Et il faudra bien un jour montrer *Zigomar peau d'anguille*, tourné au Tessin en 1913 par Victorin Jasset pour la firme française Eclair, avec l'aviateur lughanais Attilio Maffei.

2. *La seconde partie commence emblématiquement par un film où l'on voit une caméra être montée sur un avion et la conséquence: le renouvellement de la vue panoramique, en particulier des Alpes, paysage photogénique, obstacle formidable et défi technique.*

La caméra quitte le sol au moment où s'esquisse l'aviation civile, envisagée pour deux fonctions que l'on sait avoir joué un rôle variable dans le développement national et international des liaisons aériennes: le frêt postal et le transport de passagers.

La période représentée est courte. Nous avons voulu centrer ce chapitre sur Oscar Bider, figure nationale dont la renommée se prolongera bien au-delà de sa mort prématurée. Il fut filmé souvent et au moment même où il quittait l'armée pour lancer un projet privé.

Le programme ne pouvait inclure, pour des raisons d'équilibre, le film de cette période qui se voue de la manière la plus concertée à la promotion de l'aviation civile, *Les ailes en Suisse* de Charles-Georges Duvanel (1930). Ce long métrage passe en revue le transport des passagers, les premières liaisons régulières au départ de la Suisse, le courrier aéropostal, et met en valeur les dernières techniques et infrastructures contribuant au guidage et à la sécurité des avions - le vol aux instruments et le développement des trimoteurs constituèrent des étapes décisives dans le développement de l'aviation au tournant de 1930.

3. *La dernière partie fait bouquet final. A l'exception de l'hydravion et du ballon stratosphérique (Auguste Piccard!), elle concentre tout ce qui, dans l'entre-deux-guerres, occupe le ciel et les esprits saisis par l'aviation: Coupe Gordon-Bennett pour les aérostats, Graf Zeppelin pour les dirigeables, et, pour l'aviation, vol de ligne, voltige aérienne, aviation militaire, parachutisme, le clou étant un film de Hans Richter réalisé en été 1937 à Dübendorf à l'occasion du 4^{ème} Meeting aéronautique international, La conquête du ciel. Aux virtuosités aériennes on verra que répondent ici de remarquables virtuosités cinématographiques, et pas seulement chez Richter.*

Pour la période de l'entre-deux guerres, on signalera l'importance des longs métrages de Walter Mittelholzer. De *Persienflug* (1924) à *Abessinienflug* (1934), ils constituent un véritable sous-genre à l'intérieur du film de voyage, le raid aérien cinématographique. On rappellera aussi que Mittelholzer, aviateur, photographe, cinéaste, conférencier, dont la société Ad Astra deviendra Swissair en 1931, fut associé dès l'origine à la Praesens Film de Lazare Wechsler, absent avec lui de ce panorama.

Cette sélection est faite de duplicatas 35mm de copies d'époque, reproduites en l'état, c'est-à-dire tels que les films sont parvenus à l'archive, en copie unique très souvent incomplète ou représentant déjà un montage de documents antérieurs.

Les duplicatas, à leur tour, présentent des variations sensibles, ayant été établis sur un laps de temps suffisamment long pour que l'attention portée aux transferts et les pratiques restauratives elles-mêmes aient évolué.

Aviation et cinéma en Suisse, 1910-1938: le programme

1.

[*Traversée du Léman par l'aviateur Armand Dufaux*], Gaumont, France 1910.
Copie CSL 35 mm, 73 m, muet, intertitres en français, duplicata positif, noir et blanc, 4'30.

Der Flug über die Alpen im Aeroplan, Croce Milano, Italie 1910.

I solenni funerali dell'aviatore Chavez, Luca Comerio, Italie 1910.

Copie CSL 35 mm, 202,2 m, muet, intertitres en allemand et en italien, duplicata positif, teinté et noir et blanc, 11'.

1er Meeting d'aviation à la Chaux-de-Fonds. Aérodrome d'Eplatures Temple, Aldo Bianchetti, CH 1912.

Copie CSL 35 mm, 142 m, muet, intertitres en français, duplicata positif, noir et blanc, 8'.

2.

Traversierung der schweizer Alpen im Flugzeug, Eos-Film Bâle, Suisse 1919.

Copie CSL 35 mm, 135 m, muet, intertitres allemands, duplicata positif, noir et blanc, 7'. Tirage défectueux.

Grundstein zum Basler Flugwesen, Eos Film Bâle, Film-Lips Bâle, CH 1919 / 192?

Copie CSL 35 mm, 64,5 m, muet, intertitres en allemand, duplicata positif, noir et blanc, 3'30".

[*L'enterrement d'Oskar Bider*], CH 1919.

Copie CSL 35 mm, 114,2 m, muet, sans titre, ni intertitre, duplicata positif, noir et blanc, 6'.

Der Basler Flugtag 1923, CH 1923.

Copie CSL 35 mm, 95 m, muet, intertitres all. et fr., duplicata positif, noir et blanc, 4'40".

Bâle. Aérodrome. Pour le progrès de l'aviation sportive. Basel Auf dem Flugplatz. Für den Fortschritt der Sport-Aviatik, Office cinématographique – Lausanne, CH 1929 ?

Copie CSL 35 mm, 46 m, muet, intertitres all. et fr., duplicata positif, noir et blanc, 2'11".

3.

Bâle. Aérodrome. Parti de Friedrichshafen à 3h30, le "Graf Zeppelin" vogue... vers l'Amérique. Basel. Flugplatz. "Graf Zeppelin" in den Lüften nach... Amerika nachdem er 3 Uhr 30 Friedrichshafen verliess, Office cinématographique, Lausanne, CH 1930

Copie CSL 35 mm, 116 m, muet, duplicata positif, noir et blanc, intertitres français et allemands, 6'.

Bâle. Le plus grand avion du monde ! Basel. Das grösste Flugzeug der Welt !, Ciné-journal suisse, n°21.1, 19 mai 1932, CH 1932.

Copie CSL 35 mm, noir et blanc, 57 m, sonore, intertitres français et allemands, duplicata positif, 2'.

Bâle. La XXme course de ballons libres pour la Coupe Gordon-Bennett. Basel. Das 20. Gordon Bennett-Wettfliegen für Freiballone, Ciné-journal suisse, n° 40.1, 29 septembre 1932, CH 1932.

Copie CSL 35 mm, 209 m, sonore, intertitres fr. et all., duplicata positif, noir et blanc, 8'.

La conquête du ciel (Die Eroberung des Himmels), Hans Richter, Central-Film SA, Zurich, CH 1937.

Copie CSL 35mm, 365 m, sonore, version française, duplicata positif, sous-titres modernes allemand et anglais, 13'.

Treize films et quelques autres : notices et excursus

Introduction

Les notices qui suivent répondent au souci de rendre compte des documents filmiques en tant que tels. Spécialistes et amateurs de l'histoire de l'aviation n'y trouveront pas forcément leur bonheur ou jugeront que les efforts d'identification portant sur leur objet méritent quelques améliorations. Toute critique, toute correction, toute suggestion sera évidemment bienvenue! De notre point de vue, le défaut le plus éclatant de ces descriptions matérielles tient au fait que nous sommes parti des duplicatas de sauvegarde, sans remonter aux copies nitrate dont ces derniers procèdent.

Le regret tient à un constat. Ces films étant souvent composés d'éléments rapportés ou se présentant dans un état lacunaire, toute donnée observée sur l'unique "original", qu'il s'agisse d'un positif de première génération ou d'un duplicata postérieur, permet d'affiner les hypothèses sur l'état du document.

Impossible également de tracer systématiquement une image claire de la transmission de ces copies, car les informations sur l'origine des dépôts font la plupart du temps défaut, malgré l'importance de cette donnée.

Nous avons cherché à dater au mieux les films eux-mêmes, ou, chose plus aisée, les événements qu'ils illustrent. Quand il aboutit, cet effort aide à préciser les circonstances du tournage et de mieux comprendre la nature du document filmique, d'une part; d'autre part, il permet d'établir des liens entre le cinéma et les autres moyens d'information que l'on peut être assuré de rencontrer quand il s'agit d'un sujet comme l'aviation - presse écrite et illustrée, émission radiophonique, prospectus, affiches, émissions de timbres, livres.

Nous n'avons pas rédigé des fiches catalographiques normées. La forme de la description varie souplement d'une notice à l'autre. Les différences tiennent à l'état de la recherche, très inégale d'un film à l'autre, à la singularité des copies et enfin à la richesse des données contextualisantes disponibles selon les cas.

Ainsi, bien que la copie en soit la plus sinistrée de tous les titres du programme, 1er Meeting d'aviation à la Chaux-de-Fonds. Aérodrome d'Eplatures Temple se prête à une sorte d'essai documentaire et La conquête du ciel de Hans Richter est abordé par une étude monographique inédite, qui marque la contribution de Pierre-Emmanuel Jaques à ce dossier.

A quoi servent ces efforts de description ?

A compléter les données souvent lacunaires du catalogue. A permettre une comparaison avec d'éventuelles autres copies du même film ou avec des données écrites (prospectus, article, etc.). A transmettre du film une image objective (il n'est pas rare que des interprétations biaisées procèdent de descriptions bancales, tous les auteurs n'ayant pas la possibilité ou ne cultivant pas l'exigence d'aller aux documents eux-mêmes). A contextualiser, par datation et identification de facteurs externes (production, exploitation, réception) et d'éléments internes (personnage, objet, lieu, événement). A interpréter enfin, car le réseau d'informations dans lequel un film est ainsi saisi n'est jamais exempt d'intentions, ne serait-ce que par l'accent mis sur l'un ou l'autre de ces aspects.

NB Ci-après, la barre oblique, dans la transcription des cartons d'intertitres, indique le découpage graphique du texte.

Les aviateurs à l'écran : Gsell raconte

Début avril 1911, le jeune St Gallois Robert Gsell (1889-1946) se rend à Pau en motocyclette pour décrocher un brevet de pilote à l'école de vol créée par Blériot, peu avant qu'Oscar Bider ne s'y rende à son tour. Dans *25 Jahre Luftkutscher. Vom Luftsprung zur Luftbeherrschung* (Eugen Rentsch, Erlenbach-Zurich, Leipzig, 1936), il évoque cet apprentissage rapide et l'ambiance de l'étrange réunion de candidats au vol rassemblés au pied des Pyrénées :

«Man flog damals in den Schulen nämlich eine Stunde vor Sonnenaufgang und die Stunde nach Sonnenuntergang, da gab es keine Wärmeströmungen. War es aber windig, so wurde überhaupt nicht geschult und "zu stürmisch" war es, wenn der Rauch der Zigarette des Fluglehrers das Bestreben zeigte, in eine feststellbaren Windrichtung abzuziehen. (...)

Was aber machten wir Schüler den lieben ganzen Tag von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang? Nun, da holten wir zum Beispiel den Schlaf nach, denn nachts waren einige "Schriftsteller" - sie machten Geschichten. Ausserdem waren wir eifrige Lichtbildner, denn selbstverständlich wollten die Lieben daheim ihrem "kühnen Flieger" herumzeigen können. Wie wirkungsvoll konnte man, an den Propeller gelehnt oder gar lächelnd neben seinem Bruch eine Zigarette rauchen! Ausserdem konnte man Karten spielen - ich habe es zwar bis heute nicht gelernt - und einige versuchten sich sogar flugtechnisch zu bilden. Das war allerdingsvein dornenvoller Weg, denn Theorie wurde in der Flugschule keine gelehrt und die Schüler verstanden grösstenteils vom "warum" des Fliegen gar nichts.»

(Gsell, op cit., p. 15)

Gsell est un précieux témoin pour qui traque, au gré de la presse ou du souvenir, la trace singulière d'une chose si vite devenue commune, le cinéma - le cinéma fait ou le cinéma vu.

Brevet en poche, il répond à une offre d'emploi parue dans *Flugsport* pour le poste de chef-pilote chez Dornier Flugzeug G.m.b.H., à Berlin.

La place est vacante en raison de la mort accidentelle de son prédécesseur :

«Abschrecken darf man sich nicht lassen. Fremd in der Grossstadt, ging ich ins Kino und sah als erstes den Absturz meines Vorgängers. Beim Einbruch in den zugenagelten verwaisten Schuppen fiel ich über die Trümmer der Unglücksmaschine. Vielleicht war es ein Zeichen, meine Stürze aus ebenso geringer Höhe abzuhalten- und tatsächlich hat mich dies in der Anfangszeit wohl mehrfach gerettet.»

(Gsell, op. cit., p. 22).

Dans ses souvenirs, Gsell évoque incidemment le cinéma une autre fois encore. L'anecdote peut paraître insignifiante, mais il faut la lire en se souvenant que la possibilité, théorique ou réelle, d'être reconnu à l'écran était le ressort de certaines images « de plein air ».

En octobre 1912, Gsell, qui étudie la construction de machines à la Technische Hochschule d'Aachen, fait les essais de l'"Ente", un des premiers avions métalliques, conçu par le professeur Hans Jakob Reissner, muni d'ailes en tôle ondulée - d'où le sobriquet donné à l'avion, «Wellblechbude».

Les actualités cinématographiques s'y intéressent :

«Am nächsten Tag [12 octobre 1912] fliege ich für eine Filmgesellschaft, die den ungewohnten Vogel für die Wochenschau kurbelt. Dies gibt meiner Mutter Gelegenheit, ihren Sohn wenigstens auf der Leinwand fliegen zu sehen. Auf die Anfrage, was sie sich dabei gedacht habe, kam aus der Schweiz die Antwort : "Du solltest dir eine neue Lederhose kaufen. Wie kann man sich mit so einem wüsten Flecken dem Publikum beim Einsteigen in Grossaufnahme zeigen!"»

(Gsell, op. cit., p. 69).

[*Traversée du Léman par l'aviateur Armand Dufaux*], Gaumont, France 1910.

Copie CSL 35 mm, 73 m, muet, intertitres en français, duplicata positif, noir et blanc, 4'30.

La première traversée est-ouest du Léman par Armand Dufaux, sur biplan Dufaux - 4, eut lieu le dimanche 28 août 1910, une semaine après la Semaine d'aviation de Viry (Saint-Julien-en-Genevois), considérée comme le premier meeting aérien suisse.

Les frères Armand et Henri Dufaux établirent ainsi le record du monde de distance sur plan d'eau libre, emportant le prix de cinq mille francs offert dès 1909 par la maison genevoise Perrot-Duval, spécialisée dans le développement de l'automobile, du canot à moteur et de l'avion.

Transporté la veille de Genève, par la route, l'avion décolle à l'aube de La Praille (Noville) – départ chronométré : 5h44'59''³/₅ – et atterrit comme prévu à la Gabiule (Creux-de-Genthod), propriété de M. de Saussure, à 6h41'06''²/₅, ayant effectué en ligne droite, le long de la rive française, 66 km en 56'06''⁴/₅.

On lira le récit que fait Armand Dufaux de cette traversée sur l'excellent site historique de Pionnair-GE : <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article34>.

Le biplan Dufaux - 4 est conservé au Musée suisse des transports, à Lucerne. Un « FauX DufauX » réitérera l'exploit le 28 août 2010.

L'unique copie transmise est faite de deux parties, dont la réunion est apocryphe. Il s'agit très probablement de l'association de deux sujets d'actualité distincts, tournés pour la Gaumont ou, pour le second, commandé par la maison parisienne :

- Le dépôt officiel de l'« hélicoptère – Dufaux », un appareil datant du printemps 1905, le premier du genre à avoir volé, présenté au monde de l'aéronautique à Paris en mai 1905, exposé sauf erreur dès 1911 au Musée des arts et métiers, à Paris, où il se trouve encore (Conservatoire national des arts et métiers, CNAM).

- Le vol d'Armand Dufaux au-dessus du Léman, le 28 août 1910.

L'exploit, qui eut un retentissement international, est représenté, en l'état du document, par des images réalisées par deux opérateurs, présents pour le transport, le départ et l'arrivée.

1. Le premier fragment comprend quatre plans (8 m.), sans carton de texte, interrompu abruptement :

Henri Dufaux (1879-1980) et son frère Armand (1883-1941) posent devant une machine qu'un panneau manuscrit identifie pour la postérité comme « Hélicoptère de H. & A. Dufaux ». Ils se tiennent sur les marches d'une volée d'escaliers d'un bâtiment public (l'entrée du Musée des arts et métiers, à Paris ?).

On discerne au bas du panneau le mot "Offert...", le reste n'étant pas déchiffrable sur la table de visionnement, ni à la projection.

2. Le deuxième fragment compte sept plans et trois cartons d'intertitre marqués du "G" de Gaumont (il manque le carton de titre et le dernier plan s'achève brusquement).

- Déplacement en automobiles et en deux remorques du biplan "Dufaux" démonté. Fin du montage de l'avion sur un pré (Noville). Armand Dufaux s'affaire auprès de l'hélice.

Carton : *L'oiseau s'envole vers le large*

- Henri Dufaux ajuste l'hélice. Mise en marche de l'hélice, départ et décollage de l'avion suivi par une quarantaine de personnes.

Carton : *Parti de Noville / à 5 h 45 du matin, / A. Dufaux / Atterrit près de Genève 6H41 / (66 Kilom. sur le lac en 56 minutes)*

- Autour de l'avion au sol près d'un hangar (la Gabiule), une centaine de personnes endimanchées, dont beaucoup d'enfants. Les frères Dufaux et leurs mécaniciens s'affairent autour de l'engin.

Carton : *Les frères / Henri et Armand Dufaux, / constructeurs / de l'appareil*

- Les deux frères, en chemise et cravate, s'activant sur des câbles de leur biplan.

***Der Flug über die Alpen im Aeroplan*, Croce Milano, Italie 1910 / *I solenni funerali dell'aviatore Chavez*, Luca Comerio, Italie 1910.**

Copie CSL 35 mm, 202,2 m, muet, intertitres en allemand et en italien, duplicata positif, teinté et noir et blanc, 11'.

Ce document est composé de deux films d'origine italienne, de producteur différent.

***Der Flug über die Alpen im Aeroplan*, Croce, Milan.**

Un carton de titre, sept cartons d'intertitres en allemand (avec l'indication "Croce 83t Milano"), vingt-cinq plans. Le positif nitrate d'époque est teinté, en rouge pour les textes, en jaune et brun pour les images.

Réalisé pour l'essentiel le vendredi 23 septembre 1910, sur un plateau du Brigerberg au-dessus de Brig, à proximité de Ried (942 m.), au Mont Calvario et à Domodossola. Les premières images ont été tournées entre le lundi 19 et le vendredi 23 septembre.

Cinq pilotes avaient été sélectionnés pour tenter le survol des Alpes, concours, qui prenait place dans le cadre du meeting aérien de Milan : Léo Chavez (Pérou), Bartolomeo Cattaneo (Italie), Charley Weymann (USA), Eugen Wiencziers (Allemagne), Marcel Paillette (France). Chacun disposait d'un hangar orné du drapeau national. Weymann fit quelques essais de vol – on le voit dans le film sur son fragile Farman - mais tous renoncèrent finalement à la tentative, en raison des mauvaises conditions météorologiques, sauf Chavez, sur monoplane Blériot XI (« Gypaète »).

Le Péruvien décolla le 23 septembre à 14 h 29 et vola quarante minutes en prenant par Gondo et le col de Monscera. Il s'éleva à une altitude de 2500 m. Sous les acclamations de la foule, au moment d'atterrir à l'étape de Domodossola - le vol devait se terminer à Milan -, les deux ailes plient et l'aéroplane s'écrase au sol. Le deuxième intertitre (*Das letzte Bild Chavez's*) signale qu'au moment où le film fut édité le sort de Chavez était connu.

Liste des intertitres :

- *Weimann [sic] / startet / zum Fluge*
- *Das letzte Bild / Chavez's / Chavez & Duray* [Arturo Duray, mécanicien de Chavez]
- *Chavez prueft / den drohenden Horizont*
- *Chavez startet*
- *Farman & Weimann [sic] / beobachten den Flug / Chavez's*
- *Die Signalstation auf / dem Monte Calvario - / Chavez in Sicht !*
- *Der Monoplan von / Chavez nach dem Sturz / in Domodossola*

La première traversée aérienne des Alpes fut l'enjeu d'un concours international lancé le 19 juillet 1910 par un comité italien (1er prix : 70000 liras, 2ème prix : 20000 liras, 3ème prix : 10000 liras). Son ampleur peut être imaginée à la lecture des lignes que lui consacra Jules Monod dans un article paru dans l'hebdomadaire illustré *La Patrie suisse*, le 28 septembre 1910, avec deux sous-titres : «Avant», «Après» .

Écrit par un témoin avant l'envol du 23 - l'actualité de l'hebdomadaire n'est pas celui du quotidien -, ce texte restitue quelque peu le contexte direct des images de *Der Flug über die Alpen im Aeroplan*.

«Dans une vaste plaine du Brigerberg, à quelque cent mètres de la jolie église de Ried, au fin clocher se détachant heureusement sur la masse sombre des forêts de sapins, apparaît l'immense enclos renfermant un espace de cent fichtlins de 563 mètres, soit 56.300 mètres carrés environ; c'est la vaste cage d'où les oiseaux blancs s'envolent pour affronter les profonds abîmes de la gorge ténébreuse du Simplon. A l'une des extrémités, les cinq hangars, avec, au milieu, un rustique chalet, - le passé, le présent ou, mieux, l'avenir synthétisés, - d'où partiront les cinq héros, les Français Paillette et Chavez, l'Américain Weymann, l'Italien Cattaneo, l'Allemand Wiencziers, les premiers qui sont prêts sur les treize concurrents inscrits. Au sommet de la vaste prairie, la cantine, les bancs pour les spectateurs, le joli chalet noir de la presse, renfermant également les services du télégraphe, du téléphone et une ambulance, indispensable, malheureusement, dans ces tournois si modernes de l'homme contre l'impondérable. A côté, la cantine, où Dufaux, le vainqueur du Léman, amusera la foule par la

virtuosité et l'audace de ses virages. Au loin, l'hiatus sombre, terrible du Simplon, habillé de noires forêts, et, plus loin encore, des cimes à demi cachées par des nuages aux sinueuses évolutions, et dont on aperçoit à peine les gigantesques profils.»

La Patrie suisse, n° 444, 28 septembre 1910, pp. 231-232.

La présence d'Henri Farman, aéronaute et constructeur (dans le film Croce, on voit Charley Weymann évoluer sur un biplan Farman), les grands panneaux Omnia et Hutchinson indiquent d'autres enjeux que sportifs et nationaux. Un tel vol est alors une véritable épreuve de vérité pour les machines et une publicité pour les produits. Si le choix du Simplon fut d'ordre technique, il n'est pas indifférent de rappeler que la liaison ferroviaire établie en 1905 par le tunnel était l'un des travaux de génie civil les plus célébrés de l'époque. Dans l'esprit des contemporains, les deux formes de conquête s'associent.

L'événement fut soigneusement organisé sur le plan "médiatique", comme on dirait aujourd'hui en croyant avoir inventé la chose, et le vol de Chavez, "couvert" par la presse européenne en liaison télégraphique avec le monde, fut photographié depuis de nombreux points de passage.

L'intervention du cinéma est très concertée. La firme Croce obtint-elle une exclusivité? La présence d'un aviateur français et d'un allemand rend l'hypothèse moins probable que celle qui voudrait que d'autres maisons de production eussent été présentes. Encore faudrait-il en faire la preuve – et l'absence d'autres opérateurs dans l'image n'en est pas une. Depuis longtemps, en effet, photographes de presse et caméramans d'actualités avaient appris à ne pas faire figurer dans le champ la trace parasitaire de l'opération d'enregistrement ou travaillaient depuis une position favorable, dans le meilleur des cas délimitée avec les organisateurs et partagée par tous.

Les images font supposer l'intervention de deux ou trois équipes de la Croce, disposées au départ, au passage du Monte Calvario et à Domodossola. Celle qui travailla au Monte Calvario eut le temps de mettre en scène l'activité des observateurs, comme on le soupçonne à la composition du groupe de militaires et à la manière dont s'organise la manipulation des instruments. La scène peut très bien avoir été tournée à n'importe quel moment, car, malgré ce que pourrait laisser croire l'intertitre signalant que Chavez est en vue, on ne voit pas son Blériot passer dans le ciel blanc.

Le film est-il incomplet? Aucun plan de l'avion volant dans le ciel de Domodossola n'y figure, ni ces images de la foule, qu'on ne manquait pas en général de montrer, spectacle en soi et relais du spectateur cinématographique.

I solenni funerali dell'aviatore Chavez, Luca Comerio, Milan.

Un carton de titre en italien (avec l'indication "Comerio Luca"), pas de cartons d'intertitre, sept plans. Réalisé jeudi 29 septembre 1910, à Domodossola.

Le positif nitrate d'époque est en noir et blanc.

Ayant chuté d'une quinzaine de mètres, Chavez eut les deux jambes brisées. Il mourut mardi 27 septembre 1910 à 15 h, à l'hôpital de San Biaggio (Domodossola), après être entré dans le coma pendant la nuit. La presse occidentale relata jour après jour son état de santé.

Dû à un opérateur de Comerio, le deuxième film est réalisé dans un style tout différent du premier et présente une texture d'image dont le contraste avec la partie précédente fait un des grands intérêts de la réunion des deux bandes. Ce noir et blanc très cru, tourné par un éclatant soleil de midi et de début d'après-midi (notez la forme des ombres), est comme renforcé par la proximité des choses et des gens, et surtout par la visible inopportunité de l'objectif devant ces visages mobilisés par le deuil.

Le cortège se rend de l'hôpital à l'église, puis à la gare, d'où la dépouille de Chavez sera acheminée à Paris par le train.

L'association des deux parties n'est pas le fait de la Cinémathèque suisse. C'est sous cette forme que la copie a été transmise et la décision qui fut prise lors de la duplication maintient cet état, plutôt que de produire deux entités distinctes. S'il est certain que cette copie fut jadis vue dans cette forme, on ne sait quand, ni par quel exploitant elle fut ainsi montée, ni si l'assemblage fut une fois plus complet.

Les images de ces deux films peuvent être comparées avec l'abondante iconographie de Chavez accessible en ligne : <http://www.jorgechavezdartnell.com/> (consulté le 30 mai 2010).

1er Meeting d'aviation à la Chaux-de-Fonds. Aérodrome d'Eplatures Temple,
Aldo Bianchetti, CH 1912.

Copie CSL 35 mm, 142 m, muet, intertitres en français, duplicata positif, noir et blanc, 8'.

Un carton de titre et cinq cartons d'intertitre en français.

Le titre et les deux premiers intertitres comportent la marque WKF (soit Welt-Kinematograph Freiburg, une importante maison allemande de production, de distribution et de vente, sise à Fribourg en Brisgau), ainsi que le nom d'Aldo Bianchetti, exploitant du Cinéma Palace de La Chaux-de-Fonds. Ce dernier est caviardé à l'encre. Par ailleurs, le texte des intertitres est extrêmement fautif.

Le film figure dans le dvd *Neuchâtel. Un canton en images 1910-1950*, Cinémathèque suisse, Lausanne, 2009 (Coll. « Le cinéma des régions », 2)

Au cinéma ce soir

Mardi 16 août 1912, le Cinéma Palace, l'une des trois salles alors en activité à La Chaux-de-Fonds (rue Léopold-Robert 34a, inauguration le 8 juillet 1911), fit paraître une importante annonce dans *L'Impartial* signalant la projection, en supplément de programme et dès le soir du même jour, d'une bande intitulée *Meeting d'aviation à la Chaux-de-Fonds*.

Il est précisé que «faveurs et réductions» sont supprimées et les sujets de cette «merveilleuse vue d'actualité» y sont donnés dans le détail :

- *Une visite matinale aux hangars*
- *Les Messieurs du Comité organisateur et leurs familles*
- *Nos autorités communales et cantonales*
- *Les rédacteurs de nos quotidiens*
- *La foule se rendant aux Eplatures*
- *Quelques jolies toilettes féminines*
- *Quelques beautés chaux-de-fonnières*
- *Le Blériot, son pilote Maffèi et le mécanicien Riccardo*
- *Le Morane et Taddé* [sic pour Taddéoli]
- *"La Demoiselle" pilotée par Charmey*
- *Le biplan de notre champion Beck*
- *L'accident et les débris de l'appareil à Cobioni*
- *Un départ de Maffèi*
- *Son accident contre l'arbre*
- *Deux atterrissages merveilleux*
- *Un départ de Taddé* [sic pour Taddéoli]
- *Le concours de hauteur*
- *La foule des tribunes et de la pelouse*
- *La circulation en ville, rue Léopold-Robert et Fontaine Monumentale.*

Le film, dont nous supputons qu'il durait peut-être une quinzaine de minutes, relatait un événement qui avait eu lieu samedi 10 août 1912 après 18 heures et dimanche 11 l'après-midi, au gré des éclaircies, aux Eplatures, sur un terrain aménagé en "champ d'aviation", près du temple protestant (et du vieux cimetière juif), dans la direction du Locle.

Ces jours-là, deux des aviateurs mentionnés avaient dû rester au sol, Paul Beck (La Chaux-de-Fonds, 1885 - ?), « notre champion », et Otto Charmey (Avenches, 1892-1944). Les trois autres, Attilio Maffèi (Lugano, 1878-1931), Henri Cobioni (Moutier, 1881-1912) et Emilio Taddéoli (Genève, 1879-1920), avaient pu décoller, en duo ou en solo. Si l'on en croit la presse, les vols prévus lundi 12 n'eurent pas lieu en raison du mauvais temps persistant et le meeting, auquel assista dimanche «tout ce que La Chaux-de-Fonds compte de gens valides», fut prolongé le 17, 18 et 19 août.

Peu clémente aux «conquérants de l'air», la météo ne le fut sans doute pas plus au caméraman, qui avait besoin d'une forte lumière, en même temps qu'il pâtissait d'avoir à saisir des objets volants sur le fond lumineux du ciel. On peut donc s'interroger sur la qualité originale du film annoncé, sans trop se fier à l'éloge qu'en fera le même journal quelques jours plus tard.

L'imprévu fut-il capté dans son surgissement? Avec une seule caméra cinématographique 35 mm., sur pied et à manivelle, peut-être même sans viseur, on ne caracole pas comme avec un Kodak. Aussi n'est-il pas sûr que les spectateurs purent effectivement voir ou revoir à l'écran l'accident de Cobioni, sinon sous l'aspect de ses conséquences exposables - un patin cassé, une roue voilée et l'hélice brisée. L'aéroplane avait piqué du nez lors d'un atterrissage rendu difficile en raison de la présence immédiate du public sur le terrain.

Choses vues

S'agissant d'un document visuel, la relation à l'événement et les divers récits du même événement méritent d'être considérés dans leur combinaison complexe. La variété des sources aide beaucoup à la tâche essentielle de l'identification, de la datation et de l'authentification.

Elle permet aussi d'imaginer comment un badaud rendu sur le champ d'aviation pouvait avoir suivi l'événement, immédiatement et "médiatement". Cette suggestion est suscitée par la relation d'un haut-fait qui ne figure pas parmi les promesses du Cinéma Palace. On en trouve le récit dans le compte-rendu du meeting que fait le reporter de *L'Impartial*, le 12 août 1912.

L'auteur brosse d'abord le portrait d'un pilote que nous retrouverons plus loin:

«Maffèi, entre autres, est un homme-oiseau d'une incomparable valeur. Ses départs sont d'une sûreté mathématique, il se dirige dans les airs avec une merveilleuse précision, salue la foule de son mouchoir, quand il ne lâche pas carrément son volant pour agiter les deux bras, tel un simple particulier qui gesticulerait de la portière d'un wagon de chemin de fer.»

Puis vient l'exploit, dont le récit est précédé par un sous-titre qui remplit la même fonction qu'un carton d'intertitre dans un film : «Un moment d'émotion : Le Blériot de Maffèi entre dans le public».

«Un des vols si magnifiques de Maffèi a failli pourtant dégénérer en catastrophe et si cela n'est pas arrivé, on peut dire que c'est uniquement dû à l'extraordinaire sang-froid, à la maîtrise absolue de lui-même que possède l'aviateur.»

Attilio Maffèi voulut faire un retour, face au public, non pas par esprit de vaine bravade, mais pour qu'on pût bien se rendre compte comment atterrit un aéroplane. Après un dernier virage à l'extrémité du champ d'aviation, il coupe l'allumage et descend doucement, comme à son habitude.

Malheureusement, la déclivité du terrain et le vent aidant, son appareil roula plus vite et plus loin qu'il ne pouvait s'en rendre compte et il avait encore une force acquise assez vive, alors qu'il n'était qu'à deux mètres de la foule, massée le long des cordes.

Voyant le danger, Maffèi eut un mouvement d'une promptitude et d'une adresse vraiment stupéfiante. Son appareil roulant sur le terrain, il se dégage de son siège, saute à terre et s'accroche de toutes ses forces à la queue du Blériot pour en retenir l'élan. L'aéroplane n'en arrive pas moins dans la foule qui avait bien cherché à s'écarter, mais pas assez vite cependant pour qu'une dizaine de personnes ne fussent renversées.

Maffèi lui-même s'élança à leur secours. Par bonheur, l'hélice ne tournait plus et personne n'est sérieusement atteint. On retire de dessous l'appareil deux dames et une demi-douzaine d'enfants. La Croix-Rouge, MM. le Dr Borel et Descoedres s'en occupent et rassurent bientôt leur entourage. A part une émotion bien compréhensible, tout se résume à quelques contusions sans gravité. Mais l'alerte a été chaude.»

L'homme à la caméra

Le 12 et le 13 août, *L'Impartial* publiait la reproduction de photographies faites par les Makeeff, photographes au Locle. Dans sa présentation du meeting du vendredi 16 août, le journal annonce la mise en vente d'une première série de cartes illustrées, éditée par Perrochet et David, «reproduisant les vols des aviateurs à la Chaux-de-Fonds», ainsi qu'une seconde série «reproduisant les physionomies énergiques des héros du jour», éditée par Mettler-Wyss (il s'agit en fait d'une carte postale intitulée "Nos hommes du jour", incluant Failloubaz parmi les cinq aviateurs cités jusqu'ici).

L'article signale pour finir la présence d'un opérateur de prise de vues :

«Quant au cinématographe, il fonctionnera naturellement sur place comme la semaine dernière. Disons à ce propos que M. Aldo Bianchetti a tiré des films excellents et qu'on pourra voir défiler sur l'écran, cette fin de semaine encore quelques-unes des phases les plus intéressantes du meeting de dimanche dernier.»

Le film annoncé plus haut n'aurait-il pas été montré le 12 août ? Y aurait-il eu d'autres sujets ?

Quoi qu'il en soit, une iconographie se constitue ainsi, où le cinéma a «naturellement» sa place, associé à la rapidité (les images sont annoncées deux jours après l'événement) et à la proximité (certains sujets jouent sur l'attraction qu'est supposée exercer la possibilité d'avoir été filmé et d'être vu à l'écran). Trait mis en évidence depuis peu par les études historiques sur le cinéma en Suisse, ces actualités sont locales et leur production fait partie de l'activité d'un exploitant de salle (sur Aldo Bianchetti, voir Caroline Neeser, «Neuchâtel : aux premiers temps du cinéma», *Nouvelle revue neuchâteloise*, no 37, printemps 1993).

Et le film alors?

Que voit-on, au terme de cette lecture partielle de la presse, quand on se trouve devant l'unique document cinématographique de ce meeting aérien ?

Reprenons nos notes de visionnement et posons d'abord le filet des textes.

Carton de titre

- *1er Meeting d'Aviation / à la Chaux-de-Fonds / Aérodrome d'Eplatures Temple*

Intertitre 1 (accolé au carton précédent)

Maffèi, le vainqueur, exécute des / beaux vols sur Le Locle et sur / La Chaux-de-Fonds de tous / les prix de la journée / 11. Août 1912 [sic pour la teneur du texte]

Intertitre 2 (raccordé au précédent)

Avec le concours de Gobioni zur [sic] */ Biplan Failloubaz-Dufaux / Maffèi sur Monoplan Blériot / Taddéolo sur Monoplan Morane / Beck sur Biplan Foilloubaz-Dufaux / Charmex sur "Demoiselle" Santos-Dumont* [sic pour l'orthographe des patronymes]

La succession de plans qui intervient ici est interrompue une seule fois par les trois intertitres suivants, accolés :

Intertitre 3

Cobioni essaye / son moteur

Intertitre 4

Tadéoli [sic] *sur "Morane"*

Intertitre 5

Beck réussit à s'élever [sic] */ mais atterrit rudement*

Trois traits rendent le document fragile : la qualité plutôt médiocre de l'image, pour des raisons de lumière et de technique de la prise (l'évolution d'un aéroplane nécessite une grande maîtrise de la manipulation simultanée de la manivelle qui fait avancer le film et de celle qui fait pivoter l'appareil sur son axe), une copie altérée et lacunaire, enfin un montage en ruine.

Le texte et l'image n'ayant plus le rapport de succession qu'ils entretiennent d'habitude de manière assez simple, l'articulation des événements devient peu distincte. Un travail d'identification affiné, avec l'aide de spécialistes de l'histoire de l'aviation, devraient aider à réduire certaines incohérences du document.

Cela dit, il nous semble que ce film, peut-être plus que beaucoup d'autres vestiges cinématographiques de la même époque sur le même sujet, est susceptible de nous remettre en état d'étonnement, de nous redonner la naïveté compétente que la banalisation de l'aviation a naturellement estompée. Grâce à la disposition longitudinale du paysage, la bande de ciel devient une sorte d'écran mobile où vient s'inscrire la machine volante et parfois même le pilote en silhouette. Plusieurs décollages vus de près, des atterrissages, et, dans le ciel, des mouvements de faible amplitude ou de larges virages, signalent que c'est cela précisément qu'il faut voir, et que c'était énorme.

Quant à l'état du montage, nous soupçonnons que le film, s'il garde bien la trace du premier meeting, doit comprendre des images provenant des deux week-ends distingués plus haut. Il est possible, par exemple, que les plans qui succèdent au carton annonçant que «Beck réussit à s'élever, mais atterrit rudement» soient l'enregistrement, fort sombre au demeurant, d'une péripétie qui prit place le dimanche 18 à 17 h 30, selon la relation de *L'Impartial* du 19 août.

Mais en ces matières, on ne saurait être trop prudent : dès qu'une identification quelconque se présente - de date, de nom, de lieu, etc - , elle vient combler un tel vide qu'on en oublie très vite son caractère souvent hypothétique...

L'actualité est permanente

Le 18 octobre 1912 étant un vendredi, comme de coutume les salles annoncent le renouvellement de leur programme hebdomadaire. Dans *L'Impartial*, le Cinéma Palace annonce, outre de «nombreuses vues inédites» (s'agit-il d'actualités ?), une affiche composée du *Démon du foyer*, «grand drame réaliste en 2 parties et 400 tableaux», et du *Sacrifice d'une soeur, ou La Bien-Aimée*, «un drame d'amour admirable de réalité et d'émotion» d'identique longueur, joué par «Mlle Napierkowska, la célèbre interprète de *Notre-Dame de Paris*» (*La Bien-Aimée* est un film Pathé de 905 m., soit 50 minutes, sorti en septembre 1912 à Paris).

A ces quelque deux heures de projection s'ajoute un supplément, décrit comme «Le Film de l'Aviation relatant les derniers gestes de nos malheureux Cobioni et Bippert».

Quatre jours plus tôt, *L'Impartial* signalait à ses lecteurs que Cobioni avait «exécuté, hier, entre 4 h et demie et 6 heures, depuis le Parc des Sports, une série d'envolées d'une parfaite réussite», et qu'il avait, «au cours d'une de ses sorties aériennes (...) jeté des prospectus intitulés "Un mot tombé du ciel». Il ne dit rien, hélas, de leur contenu, probablement publicitaire. Et Cobioni ayant repris ses évolutions au-dessus de la ville le lendemain, soit l'après-midi même de la rédaction de l'article, celui-ci s'achève par un joli effet de simultanéité :

«Le vol qu'il accomplit au moment de mettre notre journal sous presse semble dépasser comme durée, tous ceux qu'il a effectués jusqu'à présent chez nous. Il passe et repasse sur les toits des maisons et comme s'il voulait fondre sur la ville, exécute des spirales vertigineuses.

Cobioni aura voulu encore une fois saluer La Chaux-de-Fonds qui conservera de ses prouesses un souvenir durable.»

Retrouvons notre badaud imaginaire. Il est maintenant rue du Marché, il vient d'acheter le dernier tirage de *L'Impartial* devant l'imprimerie Courvoisier, et, tout en lisant ces lignes, il lève la tête pour jouir «du spectacle émotionnant [qu'offre] l'intrépide aviateur jurassien.» La configuration urbaine de la Chaux-de-Fonds offre un merveilleux couloir aérien : la ligne droite tracée par la large avenue Léopold-Robert jusqu'au terrain jouxtant le temple des Eplatures, en direction du Locle, où se trouve aujourd'hui encore l'aérodrome, à peine au-delà de la zone industrielle.

L'ironie du sort voulut que Cobioni laissât un souvenir autrement plus dramatique à ses admirateurs. Le matin du 15 octobre, il chargea à bord de son Blériot monoplace, sur un siège de fortune, un passager qui avait fini par convaincre l'aviateur de le prendre. Cobioni décolla si péniblement qu'il amorça aussitôt un virage de retour plutôt que de poursuivre son vol et ce fut l'accident.

Le film annoncé au Cinéma Palace avait-il enregistré le drame ? Rien ne permet de le dire, en l'absence de tout témoignage sur la présence d'un opérateur en action, de toute description de la bande et à défaut du document lui-même. Aurait-il montré plus que les photos du moteur Gnome 70 CV et de la carcasse de l'aéroplane publiées dans *L'Impartial* du 16 octobre?

Comme si vous y étiez

A quoi aurait-on eu droit? Qu'il s'agisse d'une catastrophe naturelle comme le tremblement de terre de Messine ou de Chicago, d'un accident ou d'une bataille, qu'elle fût russo-japonaise, italo-turque ou balkanique, rarement une image cinématographique de cette période fut en mesure de montrer sur le vif le spectacle, parfois souhaité, tel que le lecteur pouvait se le représenter en lisant les lignes suivantes dans *L'Impartial* du 15 octobre :

«Les témoins oculaires virent cette chose effroyable. A 40 mètres à peu près, l'appareil pencha brusquement d'un côté, puis descendit à pic, comme une pierre. Le moteur s'enfonça dans la terre immédiatement au-dessus du patinage. Une détonation sinistre se fit entendre.

On se précipita. Les premiers arrivants dégagèrent les deux corps enchevêtrés dans les débris de l'aéroplane. Les malheureux respiraient encore mais leur état était absolument désespéré.

Henri Cobioni gisait à côté du moteur, sur le côté. Le visage ne formait qu'une plaie, les membres inférieurs étaient écrasés; il respirait faiblement, rendait le sang à pleine bouche, par le nez et par les oreilles. Un rictus d'atroce épouvante contractait sa face. Son casque avait été arraché par la violence du choc.

Auguste Bippert était couché sur son malheureux compagnon. Il avait les deux bras cassés, la poitrine enfoncée; les bouts des pieds arrachés ne formaient plus que deux moignons sanglants. Quand on le releva, un flot de sang s'échappa de sa bouche. (...)

Les mécaniciens du garage Matthey s'occupèrent de ramasser les débris de l'appareil et de dégager le moteur. Détail qui montre bien toute l'horreur de ce drame terrible : des morceaux de chair se trouvaient mêlés aux pièces de bois brisées [,] aux fermentes [sic] tordues du Blériot. Les plus éprouvés des assistants reculaient devant cet assemblage affreux de ferraille et de sang.»

Un mot sur ce passager à l'insistance fatale. D'origine française, dreyfusard, ami du socialiste Charles Naine, Auguste Bippert (1875-1912), alors rédacteur à la *Feuille d'avis de la Chaux-de-Fonds*, avait célébré avec lyrisme et compétence «la machine icarienne». On lira ses articles sur l'aviation dans l'un des deux recueils parus après mort, *Prose* (Les Fils de Mettler-Wyss, La Chaux-de-Fonds, 1913).

Bippert a pour nous un autre intérêt. Il aborda « la question des cinémas » à quelques reprises, d'une façon il est vrai assez marginale.

Parfois, la «*chose effroyable* » fut effectivement enregistrée. Le tailleur François Reichelt en avait donné le spectacle, au petit matin du 4 février 1912, à la presse et aux opérateurs Pathé convoqués au premier étage de la Tour Eiffel et sur le terrain du Champ-de-Mars. Les images de son élan par-dessus la balustrade, puis de sa chute - son costume-parachute s'était presque aussitôt rabattu au-dessus de sa tête - n'ont cessé depuis lors de fasciner. Ce sensationnel sujet d'actualité s'intitule *L'expérience tragique de la Tour Eiffel - La mort de l'inventeur Reichelt*.

***Zigomar peau d'anguille* (Jasset, 1912) et l'aviation suisse. Modeste contribution à l'histoire du cinéma français**

Parmi les sources journalistiques les plus riches de l'époque sur l'aviation, il faut compter les illustrés sportifs, qui recoururent avec innovation à la reproduction photographique. *La Suisse sportive* du 7 septembre 1912 relate, avec force images, le meeting d'août de La Chaux-de-Fonds et complète le tableau par l'article dont nous donnons ici la teneur.

Maffeï

Notre aviateur luganais apporte dans ce sport sublime de l'aviation un véritable feu sacré. Il ne connaît ni fatigue ni satiété. Après deux mois d'exhibitions et de raids, il vient de rentrer de La-Chaux-de-Fonds où pendant trois jours il a fait une large moisson de prix et de lauriers. Il pouvait jouir en paisible sécurité d'un peu de repos, mais il a vite la nostalgie de l'espace et ne peut voir un ciel d'azur sur sa tête sans ressentir le désir indomptable de d'envoler. Le 1er Septembre dans l'après-midi, son beau ciel natal était trop séduisant pour qu'il ait pu résister. Et vers trois heures ses concitoyens et les nombreux étrangers ont eu l'agréable surprise de voir tout d'un coup l'élégante silhouette d'un monoplane sillonner le ciel et ils suivirent avec un plaisir poignant cet homme oiseau dans sa promenade dans les airs qui semble être son élément naturel. Sa randonnée dura une demi heure au minimum. Du reste on ne compte plus les minutes de vol de cet aviateur qui, breveté au mois de Février, compte aujourd'hui à son actif presque quarante heures de vol. Et ce matin-là encore, Maffeï vola pendant près de trois quarts d'heure d'un[e] façon exceptionnellement intéressante.

En rentrant en ville après sa randonnée aérienne, il fut félicité par le Directeur artistique d'une grande maison de Paris, productrice de films cinématographiques, qui se trouvait pour quelques jours à Lugano avec sa troupe pour jouer les parties d'un drame dans le décor du pays.

En causant d'aviation ce Directeur disait avec regret le rôle magnifique qu'un aéroplane pouvait jouer dans la cinématographie et dans son drame en particulier, si les conditions des aviateurs n'étaient pas tellement périlleuses. L'idée géniale de l'artiste intéressa vivement Maffeï, si bien, qu'avec sa belle confiance en lui-même et son audace sans bornes, il se proposa d'emblée d'essayer la réalisation de ce que l'artiste appelait son beau rêve. Et nos yeux ont pu voir un spectacle extraordinaire. On a vu un aéroplane décoller à cinquante mètres droit devant l'appareil cinématographique et passer à deux mètres de la tête de l'opérateur. Aller tournoyer sur le lac au-dessus d'un bateau, comme un vautour qui guette sa proie, puis fondre ensuite sur l'embarcation dans un vol plané impressionnant et lorsqu'il fut à quelques mètres de celle-ci l'aviateur lança dans le bateau des bombes qui l'incendièrent. Les deux personnes qui étaient dedans se lancèrent à l'eau pour se sauver à la nage. Mais l'homme-vautour, qui ne les perdait pas de vue, revint sur eux presque effleurant l'eau de ses ailes et, lorsqu'il fut à côté, envoya à ses victimes quelques coups de revolver. La fiction était tellement bien réalisée que le spectacle nous a fait frissonner. La scène, dans son réalisme presque parfait, était extrêmement dramatique. Maffeï a joué son rôle, même dans les menus détails, comme celui de lancer les bombes et de tirer avec le revolver, avec perfection, sans compter la maîtrise de vol qu'il a démontrée. Il a été supérieur à toutes louanges, il a été merveilleux. Certainement l'artiste français n'aurait pas pu imaginer trouver en Suisse un aviateur de telle force. (De notre correspondant de Lugano).

La Suisse sportive. Schweizerische Sport-Zeitung (Genève), n°562, 7 septembre 1912, pp. 2436-2437.

Zigomar est un „serial“ réalisé par Victorin Jasset pour Eclair, d'après le feuilleton de Léon Sazie contant les exploits du criminel masqué éponyme (*Le Matin*, 1909-10).

Attilio Maffeï intervient dans le dernier des trois épisodes de *Zigomar peau d'anguille*, intitulé *Le brigand de l'air*. Le film est daté de 1913, probablement l'année de sa sortie. Il est conservé.

Traversierung der schweizer Alpen im Flugzeug, Eos-Film Bâle, Suisse 1919.

Copie CSL 35 mm, 135 m, muet, intertitres allemands, duplicata positif, noir et blanc, 7'.

NB Le tirage est défectueux.

Formé comme plusieurs des premiers aviateurs suisses à l'école de Blériot (Pau), Oscar Bider (1891-1919) se rendit célèbre par la traversée des Pyrénées de Pau à Madrid, le 24 janvier 1913, puis par celle des Alpes, de Berne à Milan, le 13 juillet de la même année (vol précédé d'un passage du massif bernois, de Berne à Sion, le 13 mai).

En 1919, le double passage des Alpes effectué par Bider au cours de son tour de Suisse du 21 juin fut relaté par son passager, Theodor Gubler, dans les *Basler Nachrichten*, sans qu'on en ait filmé quelque moment depuis le ciel (voir ici-même *Grundstein zum Basler Flugwesen*).

Avec *Traversierung der schweizer Alpen im Flugzeug*, nous ne sommes plus devant la documentation d'un exploit, mais bel et bien devant un film conçu comme tel. Et à la place du journaliste, c'est un opérateur de prise de vues que l'on voit s'installer avec sa caméra derrière le pilote, le 14 mai 1919, selon la chronologie de Tilgenkamp, qui indique « 1. Alpen-Filmflug mit Operateur Fred Brunner » (Erich Tilgenkamp, *Schweizer Luftfahrt*, 2, 1941/42, p. 222).

Le 1^{er} juillet, Bider se retirera de l'Armée pour se consacrer au développement de l'aviation civile dans le cadre d'une future « Lufttourismus-Gesellschaft ». Ces images peuvent certainement être mises plus ou moins directement en relation avec ce projet.

Le survol qu'offre cette copie rend-il vraiment justice au titre ? Ce dernier est-il exagéré, sinon fallacieux, ou la copie est-elle lacunaire ?

Une chose est sûre, le deuxième carton de générique signale par sa croix que cette copie, dans quelque état que se trouvât alors le film, fut montrée après la mort de Bider, dont la célébrité reposait notamment sur sa fameuse traversée alpine de 1913.

Du caméraman Fred Brunner (désigné par son grade de premier lieutenant, il apparaît toutefois en civil, contrairement à Bider), on ne sait rien, pas plus que l'importante maison de production Eos Film, dont il pourrait avoir été un des opérateurs de prises de vue, n'a fait l'objet jusqu'ici d'une recherche propre.

Carton générique 1

Traversierung / der schweizer Alpen / im Flugzeug.

(Sur fond photographique de massif enneigé, avec Cervin).

Carton générique 2

Pilot : Oberlieutenant / OSCAR BIDER + / Chefpilot der / Schweiz. Fliegertruppen.

(Dans cadre ornementé avec en fond gris EOS-FILM BASEL, id. pour tous les cartons)

- un plan : Bider en buste posant devant un avion, en uniforme. Derrière le siège du passager : une caméra installée.

Carton générique 3

Kinematographische Aufnahmen / aus den Flugzeug : / Oberlieutenant FRED BRUNNER / Militärpilot, / unter der Anleitung der Firma : / EOS-FILM, Basel.

- un plan : Brunner, même pose, même fond. Il est en civil.

Carton d'intertitre 1

Vorbereitung zum Start.

- un plan

Carton d'intertitre 2

Die Kino-Kamera / wird auf dem 200 H. P. / Militätdoppeldecker montiert.

- un plan: le biplan 537, montage de la caméra sur sa tourelle

Carton d'intertitre 3

Der Start.

- un plan : le décollage filmé depuis le sol. Le caméraman s'active. Sur le terrain, des fleurs printanières.

Carton d'intertitre 4

Zürich.

- trois plans : vues d'avion

Carton d'intertitre 5

Die Rigi.

- deux plans

Carton d'intertitre 6

Hotel Rigi-Kulm.

- deux plans

Carton d'intertitre 7

Gegen das Stanserhorn / mit Blick auf Tiflis und / Berner Oberland.

- deux plans

Carton d'intertitre 8

Pilatus. / Über dem Sarner-Tal.

- trois plans

Carton d'intertitre 9

200 m. über dem Boden.

- un plan

Carton d'intertitre 10

Stockhorn. Aus 1000 m. Höhe aufgenommen.

- un plan

Fin abrupte à 136,7 m.

Alpinisme et cinéma : l'exemple de Mittelholzer

Le survol cinématographique des Alpes n'a pas été pris en compte jusqu'ici dans les divers travaux portant sur l'image identitaire de la Suisse à l'écran, évidemment attentifs à la représentation de la montagne. Cette absence dans le corpus des sources tient certainement au fait que les films envisageables n'ont réapparu que récemment, au gré des travaux de restauration menés par la Cinémathèque suisse.

D'un point de vue filmographique, 1919 est une année importante, puisque Walter Mittelholzer tourne également un vol sur les Alpes. Mais quand Mittelholzer, l'un des plus actifs praticiens et promoteurs suisses de la photographie aérienne, évoque son travail dans *Les Ailes et les Alpes*, il ne parle pas de la prise de vue cinématographique. Par contre, il dédie les quelque deux cents photographies de l'ouvrage aux alpinistes, en souhaitant que « ces vues (...) destinées avant tout à mettre sous les yeux des montagnards un nouvel aspect de la montagne » complèteront pour eux, « de façon concrète, l'abstraction de la carte géographique. »

(*Les Ailes et les Alpes*, La Baconnière, Neuchâtel, 1929, p. 12).

L'ouvrage cité contient une intéressante comparaison de l'approche alpinistique et de l'approche aérienne de la montagne, ainsi que le récit d'une traversée des Alpes par Bider en 1914, relaté par le Bernois H. Kempf, vétérinaire du Club alpin suisse (Bider fut avec Alfred Comte l'instructeur de vol de Mittelholzer en 1917).

Par ailleurs, contrairement à ce qu'on lit souvent, ce n'est pas en aviateur que Mittelholzer mourut le 9 mai 1937, mais en alpiniste, lors d'une ascension dans le Mürztal (Autriche).

Grundstein zum Basler Flugwesen, Eos-Film Bâle, Film-Lips Bâle,
CH 1919 / 192?

Copie CSL 35 mm, 64,5 m, muet, intertitres en allemand, duplicata positif, noir et blanc, 3'30".

Contient : [*Flug von Oskar Bider von Basel rund um die Schweiz am 21. Juni 1919 mit Zwischenlandungen in Genf, Lausanne, Bellinzona, Chur. Veranstaltet von Redaktor [Max] Ras der Basler Nachrichten*].

Nous faisons l'hypothèse que *Grundstein zum Basler Flugwesen* est un titre correspondant à un film rétrospectif qui aurait réuni, probablement dans les années 1920 déjà, divers documents illustrant le développement de l'aviation bâloise.

Il en subsisterait ces images du retour du premier tour aérien de Suisse, effectué en quatre étapes sur Haefeli DH-3 par Oscar Bider, filmées samedi 21 juin 1919, entre 14h et 14h30.

Les trois premiers cartons de texte qui se succèdent au début de la bande, dans une police de caractères et une présentation distinctes des autres cartons préservés et sans mention de producteur, semblent bien être apocryphes :

- *Grundstein zum Basler Flugwesen*
- *Flug von Oskar Bider / von Basel rund um die Schweiz / am 21. Juni 1919 / mit Zwischenlandungen in / Genf, Lausanne, Bellinzona, Chur / Veranstaltet von Redaktor [Max] Ras / der Basler Nachrichten*
- *Bider landet wiederglücklich / auf der St. Jakobsmatte um 14.18 Uhr*

Suivent deux plans : un aéroplane dans le ciel, puis le même, on présume, atterrissant.

Le carton suivant est un carton Eos-Film Basel, firme dont le nom apparaît en gris sur le fond d'où se détache le texte, le tout dans un cadre orné :

- *Glückliche Landung / in Basel. / Oberlieutenant Bider / Cheffluglehrer / der schweizerischen / Flugplatzdirektion.*

Les plans qui suivent se rapportent au même événement, l'atterrissage de Bider et d'un passager, sur un avion (biplan "Haefeli") portant l'immatriculation CH 535, à Bâle sur la St. Jakobsmatte, et l'accueil d'une foule empressée, dont beaucoup d'enfants, principalement des garçons le cheveu coupé ras, une présence que la presse ne manque d'ailleurs pas de signaler.

De construction suisse, le "Haefeli" 150 CV (Saurer) des forces aériennes suisses n'est pas l'appareil initial, un "Haefeli" doté d'un nouveau moteur Winterthur de 200 CV, que Bider dut abandonner à Lausanne en raison d'une déféctuosité de l'adduction de carburant.

Après les deux premiers plans de la séquence, intervient un nouvel intertitre, de forme identique au précédent :

- *Für die / "Basler Nachrichten" / nahm an dem Fluge / als Passagier Teil : / Herr Dr.Th.[eodor] Gubler, / Basel.*

Les cinq plans qui suivent montrent le passager descendant sportivement de son siège, suivi par Bider, la foule, un mince service d'ordre, et la présence d'autres biplans que les gens examinent librement.

Survient un carton de fin, orné d'un dessin faisant marque (un opérateur, caméra Pathé à l'épaule, enjambant un globe terrestre dont on voit l'hémisphère sud, partie Océan indien), le mot « *Ende* » ayant été gratté sur la pellicule :

- *Film-Lips / Basel (Schweiz).*

Toutes les images, soit les plans 1-2 et les plans 3-9, semblent être datables du 21 juin 1919.

L'événement est connu. Ce premier tour de Suisse aérien, effectué en quatre étapes par le plus fameux des aviateurs du pays, faisait partie des actions entreprises dans l'immédiat après-guerre pour promouvoir l'aviation civile nationale. Les étapes : départ de Bâle (St-Jakobsweise), 03h41, Genève (Saint-Georges, 5h35), Lausanne (Blécherette, 6h45), Bellinzone (9h17), Ems (11h25), Bâle 14h18.

Comme le précise Jean-Claude Cailliez dans un article consacré à François Durafour, qui réitérera l'exploit en 1934, sans escale cette fois-ci: « Ce périple aura duré 7h28' avec 2 traversées des Alpes, pour un trajet de 850 km environ, à une moyenne de 115 km/h de vol et en 4 escales qui totalisent 2h12'. Ceci constitue malgré tout un record sans précédent qui va attendre 15 années avant que l'on pense à le battre. » (« Premier tour de Suisse sans escale par François Durafour sur Caudron Phalène (1934). » Voir <http://www.pionnair-ge.com/spip1/spip.php?article160>, consulté le 30 avril 2010.

La « valeur » de ces images et par conséquent la raison probable de leur conservation tiennent non seulement à la renommée d'Oscar Bider (1891-1919), mais à leur aspect définitif : l'aviateur allait mourir à Dübendorf le 7 juillet. On ne sait encore rien de leur présentation et de leur diffusion en tant qu'actualité, ni de leur constitution et de leur usage ultérieur comme document historique, notre méconnaissance de l'histoire des maisons de production – en l'occurrence Eos et Lips – rendant difficile de les insérer dans des ensembles cohérents.

La presse illustrée de l'époque, comme le no 26 de la *Schweizer Illustrierte Zeitung* du 26 juin 1919 (avec en couverture les deux hommes juste après l'atterrissage) devrait permettre des identifications et une comparaison iconographique entre cinéma et photographie.

Le passager de Bider est le journaliste Theo Gubler (1878-1954), pionnier de la construction routière, chargé de faire le récit du vol pour les *Basler Nachrichten*, journal qui parraine l'événement (voir fac simile dans Erich Tilgenkamp, *Schweizer Luftfahrt*, t. 2, Aero Verlag, Zurich, 1941/42, en hors-texte entre les pages 206 et 207).

La promotion de l'aviation est une entreprise où la presse intervint d'emblée, sous la forme du patronage des journaux ou de couvertures rédactionnelles, les journalistes étant parmi les premiers invités à monter dans les avions lors des démonstrations et des meetings qui commencent en 1910 en Suisse, réunissant des milliers, voire des dizaines de milliers de spectateurs.

Dès l'après-guerre, les maisons de production d'actualités cinématographiques ou de films de commande semblent avoir participé activement à ce mouvement.

« Héros du jour », le premier lieutenant Bider fut fêté une heure après son atterrissage par une réception officielle. Dans son discours, le major Isler, commandant de la place d'aviation de Dübendorf remercia les *Basler Nachrichten* des bénéfices que notre aviation nationale pouvait tirer d'une initiative de propagande comme celle-ci et ajouta ces propos qui permettent de comprendre les enjeux d'une telle action dans l'immédiat après-guerre :

« Die Zukunft des während des Krieges geschaffenen schweizerischen Flugwesens ist nicht nur für die Flieger und für die auf dieses Gebiet nun eingestellte Industrie von grösster Bedeutung, sondern eigentlich eine Frage von nationaler Bedeutung. Nachdem nun der Krieg vorüber und das Militärbudget stark reduziert worden ist, fragt es sich, was mit unseren Fliegern geschehen soll ; denn auch das Budget für die Militäraviatik wurde stark beschnitten. Auch droht unseren Piloten, sobald die Grenzen wieder geöffnet werden, starke Konkurrenz vom Ausland, wo Tausende von Fliegern und Flugzeugen mit Kriegsende frei werden. Es muss deshalb befürchtet werden, dass sie, um sich ein Auskommen zu suchen, dahin gehen werden, wo die Aviatik noch nicht oder nur schwach entwickelt ist, nämlich in die Schweiz. Um sich gegen eine solche Überschwemmung zu wappnen, soll die schweizerische Zivilaviatik mit dem, was vorhanden ist, ausgestattet werden. Als erstes praktisches Ergebnis dieser Bestrebungen haben wir die schweizerische Flugpost, doch genügt sie allein in ihrer jetzigen beschränkten Ausdehnung nicht, um unserer nationalen Aviatik auszuwelfen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss über das ganze Land hin ein Netz von Flugstationen eingerichtet werden und das Vorhandene noch weiter ausgebaut werden. Angesichts der eminenten Zukunftsbedeutung des Flugwesens sollen zu diesem Zwecke die Finanzwelt, die Behörden und nicht zuletzt die öffentliche Meinung gewonnen werden, und dem diene auch die Veranstaltung, vor allem aber auch, um dem Publikum die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der schweizerischen Aviatik praktisch vor Augen zu führen. »

Basler Nachrichten, n° 283, 23 juin 1919.

[L'enterrement d'Oskar Bider], CH 1919.

Copie CSL 35 mm, 114,2 m, muet, sans titre, ni intertitre, duplicata positif, noir et blanc, 6'.

Ce document, dénué de carton de texte, comporte neuf plans. La fin abrupte du dernier plan permet d'avancer que le film est incomplet, sans qu'il soit possible de mesurer le degré et le contenu de ce qui manque.

L'événement filmé est datable, puisqu'il s'agit de l'enterrement d'Oscar Bider (Langenbruck, 12 juillet 1891 - Dübendorf, 7 juillet 1919) et de sa soeur Leny Bider (1894 - 1919), qui eut lieu à Langenbruck (BL), l'après-midi du jeudi 10 juillet 1919.

Oscar Bider, le pilote suisse le plus célèbre de l'époque, premier-lieutenant et chef-instructeur de la première troupe d'aviation suisse, venait de prendre congé de l'armée pour se lancer dans l'aviation civile, quand il trouva la mort au petit matin du 7 juillet à Dübendorf, dans des circonstances non élucidées, alors qu'il était sorti sur son "Nieuport" 504, un avion de chasse utilisé pour la voltige aérienne. Sa soeur Leny se suicida le soir même dans un hôtel zurichois.

Aux obsèques prirent la parole le colonel commandant de corps L. H. Bornand, un représentant du gouvernement de Bâle-Campagne, un cousin du défunt, Paul Cardinaux (auquel on devra le controversé mémorial Bider à Berne, sculpté par Hermann Haller et inauguré le 25 octobre 1924), le président de la commune et député au Grand Conseil Dättwyler, le colonel Loriol, intervenant au nom de l'Etat-major et du Département militaire fédéral, le major Arnold Isler, au nom du corps des aviateurs.

Deux biplans vinrent de Dübendorf apporter un dernier salut à l'aviateur.

Les images du film montrent les deux cercueils fleuris, posés devant un magasin au store remonté, les gens regroupés autour de l'église, le tir d'une salve par la compagnie d'honneur, ainsi que deux moments du cortège funèbre traversant le village.

Un plan d'avion dans le ciel est inséré parmi ces images comme une métaphore de l'âme du pilote.

S'agissant d'un événement qui eut une résonance nationale, la presse quotidienne et la presse illustrée permettront d'enrichir la "lecture" de ce document, et en particulier d'établir l'ordre de succession des plans par rapport au déroulement de la cérémonie, ainsi que l'accent mis sur tel ou tel moment.

Un plan général englobant l'église et le fond du vallon à l'arrière-plan, avec une route étroite et blanche, peut être mis en relation avec la séquence initiale de *Bider der Flieger* (Leonard Steckel, 1941), dont les extérieurs furent tournés sur les lieux mêmes (ce tournage « on location » fut documenté par Emil Müller, hôtelier de Langenbruck et cinéaste amateur ; on en trouve des images dans le dvd *Heimkino. Private Filmschätze der Schweiz*, team stratenwerth, SF Schweizer Fernsehen, s.d. [2008]).

Leny (Julie Helene) Bider avait commencé une carrière cinématographique, chose exceptionnelle dans un contexte de production où la fiction n'abondait pas. Elle joue dans *Manœuvres de printemps* (*Frühlingsmanöver*), une comédie de Charles Decroix réalisée en 1917, dont il ne semble pas avoir subsisté de copie, et dans le drame d'Eduard Bienz, *Der Bergführer* (1917), restauré par la Cinémathèque suisse.

***Der Basler Flugtag 1923*, CH 1923.**

Copie CSL 35 mm, 95 m, muet, intertitres en allemand et en français, duplicata positif, noir et blanc, 4'40".

***Bâle. Aérodrome. Pour le progrès de l'aviation sportive. Basel Auf dem Flugplatz. Für den Fortschritt der Sport-Aviatik*, Office cinématographique – Lausanne, CH 1929 ?**

Copie CSL 35 mm, 46 m, muet, intertitres en allemand et en français, duplicata positif, noir et blanc, 2'11".

Les deux éléments présentés ici parvinrent à la Cinémathèque suisse en un seul document intitulé d'abord *Der Basler Flugtag 1923*, selon le premier carton, pour être dissocié lors de leur duplication. D'origine et de date différentes, ces deux fragments avaient été réunis à une date inconnue en raison de leur contenu: l'activité de la place d'aviation bâloise de Sternfeld (Birsfelden, BL), inaugurée le 11 septembre 1920 par la coopérative Aviatik beider Basel.

1. Le premier élément est fait de 27 plans, qui semblent bien correspondre au seul carton qui les introduit :

- *Der / Basler Flugtag 1923*

Ce titre se présente dans un cadre d'origine inconnue, orné de motifs (croix, losange, rectangle), probablement suisse, peut-être bâlois. Sous réserve de vérification, les images ont été filmées lors du Basler Militär-Flugtag du dimanche 2 septembre 1923.

Cette sixième journée d'aviation bâloise (1912, 1913, 1914, 1929, 1921) se déroula de 14h30 à 18h. Quelque vingt mille spectateurs (17500 billets vendus) assistèrent aux évolutions de sept Häfeli DH-5 (observation), cinq Häfeli DH-3 (en formation), cinq Hanriot (chasse), un Zepp (bombardement), sous le commandement du capitaine Fritz Rihner (1890-1972).

Ces images relèvent du reportage local. Selon le producteur et l'intérêt de l'événement, elles étaient susceptibles de se retrouver dans des ciné-journaux nationaux, voire internationaux. En l'occurrence, la copie nous paraît être un montage postérieur à leur édition sous cette forme. Nous faisons l'hypothèse que les intertitres usuels, livrant en général des informations sur les personnes, les objets ou les circonstances, ont été éliminés dans l'intention de produire une séquence visuelle plus fluide.

2. La deuxième série de plans est rattachable à un producteur lausannois, si l'on se fie aux quatre cartons de texte bilingue qui les accompagnent, dans un cadre perlé portant la mention "Office cinématographique - Lausanne":

- *Bâle / Aérodrome / Pour le progrès de l'aviation / sportive*
Basel / auf dem Flugplatz / für den Fortschritt der Sport- / Aviatik

Ce premier carton est le seul qui comporte, en guise de séparation entre les deux versions linguistiques, le dessin d'une paire d'ailes d'aigle, déployées et séparées par une hélice stylisée. On peut le considérer comme le carton de titre d'une bande dont les seize plans qui suivent ne représentent pas nécessairement l'intégralité du film original.

Le titre est suivi immédiatement d'un second carton, annonçant le sujet :

- *Section Bâloise de l'Aé. C. S. / en activité // Basler Sektion des S. Aé. C. / in Tätigkeit*

Les deux autres cartons interviennent après le 3ème plan :

- *Vol de passagers // Flug mit Passagieren*

et après le 13ème :

- *Ecolage / sur la "Colombe de Bâle" // Unterricht / auf der "Basler Dybli"*

Tourné sur l'aérodrome de Sternenfeld (Birsfelden, BL), ce film est postérieur au 28 octobre 1928, date du baptême du premier avion du club, un biplan Havilland Moth baptisé « Basler Dybli » (« Colombe de Bâle ») et immatriculé CH 250. Présidée par Eugen Dietschi, la section bâloise de l'Aéro-club suisse était de fondation récente (2 février 1928).

On voit également le biplan Caudron CH-125 HB-ABO de la coopérative Aviatik beider Basel, enregistré le 23.08.1923, selon le registre des avions civils de l'entre deux-guerres compilé sur le site www.goldenyears.ukf.net.

Comme on le constate, les voies de l'identification et de la datation sont multiples !

Bâle. Aérodrome. Parti de Friedrichshafen à 3h30, le "Graf Zeppelin" vogue... vers l'Amérique. Basel. Flugplatz. "Graf Zeppelin" in den Lüften nach... Amerika nachdem er 3 Uhr 30 Friedrichshafen verliess,
Office cinématographique, Lausanne, Suisse, 1930.

Copie CSL 35 mm, 116 m, muet, duplicata positif, noir et blanc, intertitres français et allemands, 6'.

Depuis Ludwigshafen, son port d'attache, le Graf Zeppelin D - LZ 127 (236,6 m., 105'000 m3) entreprit son premier vol le 18 septembre 1928. Du 11 au 15 octobre de la même année, il traversait l'Atlantique, ralliant Lakehurst (NJ) aux Etats Unis. La ligne transatlantique devint régulière dès 1930. Selon Tilgenkamp, qui en donne le tableau, le dirigeable effectua de septembre 1929 à juillet 1934 septante-six passages au-dessus de la Suisse, dont quatre atterrissages: le 2 novembre 1929 à Dübendorf (Zurich), le 14 septembre 1930 à Cointrin (Genève), le 12 octobre 1930 à Beundenfeld (Berne) et Sternfeld (Bâle) (Erich Tilgenkamp, *Schweizer Luftfahrt*, t. 1, Aero-Club der Schweiz, 1941/42, pp. 250-251).

A chaque fois, il suscita un énorme engouement – plusieurs dizaines de milliers de spectateurs ! – et, comme partout, une abondante production de timbres et d'oblitérations postaux, de photographies et d'images cinématographiques professionnelles ou d'amateurs.

Un album de la fameuse collection Schaubücher, reproduisant 55 photographies faites en 1929, est consacré à cette présence dans notre ciel : H. von Schiller, Ernst E. Haberkorn, *Im Zeppelin über die Schweiz*, Orell Füssli, Zurich, Leipzig, 1930 (SB n°36).

Nous faisons l'hypothèse que les images de ce film furent enregistrées le 12 octobre 1930, après 16h, en nous fondant sur un compte-rendu détaillé de l'atterrissage bernois, qui confirme qu'il plut à verse ce dimanche-là (*Der Bund*, 13 octobre 1930).

La route du dirigeable l'avait mené de Friedrichshafen, son port d'attache, à Berne (parti à 8h07, il effectua un trajet de 563 km. en 5 heures 43 minutes), d'où il se rendit à Bâle (157 km, 1 heure 32 minutes) pour retourner à Friedrichshafen (160 km, 1 heure 32 minutes).

Contrairement à ce que dit le carton de titre de la copie, il ne s'agit donc pas d'une étape d'un vol transatlantique.

Carton de titre 1

Bâle. / Aérodrome / Parti de Friedrichshafen à / 3h30, le "Graf Zeppelin" / vogue... vers l'Amérique. // Basel / Flugplatz / "Graf Zeppelin" in den Lüften / nach... Amerika nachdem er / 3 Uhr 30 Friedrichshafen / verliess. // Office cinématographique – Lausanne

- 4 plans pris en vol du Graf Zeppelin D - LZ 127.

Carton de titre 2

Salut matinal des aviateurs bâlois Koepke et Herzig // Morgengruss der Basler- / flieger Koepke und Herzig // Office cinématographique – Lausanne

- 29 plans, le dernier se terminant par une fermeture au noir sur le dirigeable qui s'éloigne.

Les quatre premiers plans de la copie montrent le dirigeable flanqué du petit biplan Havilland Moth CH 205 de l'Aéro club bâlois, avec à bord Rudolf Herzig et Charles Koepke (1896-1975), directeur de la coopérative Aviatik beider Basel et de l'aérodrome de Sternfeld vers lequel se dirige le zeppelin. Certains de ces plans apparaissent également dans la copie incomplète de *Les ailes en Suisse* de Duvanel (1930), conservée par la Cinémathèque.

L'atterrissage du Graf Zeppelin à Genève le 14 septembre 1930 fut filmé par le Ciné-journal suisse. Des images de l'événement qui pourraient provenir de cette source se trouvent dans un sujet des Actualités Pathé, dont une version muette en 9,5mm (Pathé Baby, n°S/308) est conservée par le Lichtspiel Bern.

Bâle. Le plus grand avion du monde ! Basel. Das grösste Flugzeug der Welt !

Ciné-journal suisse, n°21.1, 19 mai 1932.

Copie CSL 35 mm, noir et blanc, 57 m, sonore, intertitres français et allemands, duplicata positif, 2'.

Carton de générique 1

*Bâle / Le plus grand avion du monde ! // Basel / Das grösste Flugzeug der Welt ! //
Ciné-Journal Suisse*

Carton de générique 2, appondu au carton précédent

*Venant de Londres, il atterrit pour / la première fois en Suisse / et nous amène 40 touristes. //
Von London herkommend, landet / es zum ersten Mal in der Schweiz / und bringt uns 40
Touristen. //
Ciné-Journal Suisse*

Dix-huit plans.

Fin abrupte à 56 m.

Le biplan Heraclès H.P. 45 des Imperial Airways London, immatriculé G-AAXC, en vol au-dessus de Bâle, filmé depuis un autre avion, puis le quadrimoteur roulant au sol, la foule des spectateurs, le son du moteur, ce sujet, qui débute par une musique d'annonce caractéristique du ciné-journal, est traité avec une virtuosité susceptible de faire participer au spectacle le spectateur qui n'y fut point et le regarde en différé sur un écran (non sans avoir lu dans le journal l'arrivée de cet avion superlatif).

Nous restons curieux de connaître la composition des passagers, ces quarante touristes privilégiés, et le sens qu'il faut donner à l'inscription « Polytecnic Special » qu'on lit sur la carlingue.

Par ailleurs, il est difficile de savoir si le film est complet en l'état.

Le premier vol du H.P. 45 G-AAXC Heracles avait eu lieu le 8 août 1931. H. P. sont les initiales de Handley-Page, nom du constructeur de ce long-courrier quadrimoteur britannique (1928).

En furent construits quatre unités de type H.P. 42 et quatre autres de type H. P. 45, en service de 1930 à 1939, le premier modèle vers l'Asie, le second vers l'Europe.

Voir : http://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Handley_Page_H.P.42&oldid=163158245.

Bâle. La XXme course de ballons libres pour la Coupe Gordon-Bennett. Basel. Das 20. Gordon Bennett-Wettfliegen für Freiballone

Ciné-journal suisse, n° 40.1, 29 septembre 1932.

Copie CSL 35 mm, 209 m, sonore, intertitres français et allemands, duplicata positif, noir et blanc, 8'.

La 20^{ème} Coupe aéronautique Gordon Bennett eut lieu dimanche 25 septembre 1932 à Bâle, sur un terrain de Kleinhüningen. Selon Tilgenkamp, le gonflage des ballons débuta à 9 heures et les départs s'étagèrent entre 16 heures (le « Deutschland ») et 17 heures (le « Lafayette »).

Seize ballons de huit nations participèrent au concours. Le « U.S. Navy » de T. G. W. Settle et E. Winfield Bushnell l'emporta en parcourant 1550 km en 41 heures 20, de Bâle jusqu'à Daugieliszki, actuellement en Lituanie.

(Voir Erich Tilgenkamp, *Schweizer Luftfahrt*, t. 1, Aero-Club der Schweiz, 1941/42, pp. 348-351, ainsi que le site <http://www.coupegordonbennett.org/history>).

Le Ciné-journal suisse consacre à l'événement un sujet remarquablement long (huit minutes), dont il est possible que des images aient été vendues à des ciné-journaux étrangers. Mais l'importance internationale du concours pourrait très bien avoir incité d'autres compagnies de dépêcher leur propre caméraman à Bâle.

Le sujet est remarquable aussi par son montage et par l'usage qui est fait du son direct (déclaration des aérostatiers, hymnes nationaux, bruits d'ambiance saisis avec le reste) et d'un son probablement post-synchronisé dans les derniers plans.

Comme sur certains des premiers enregistrements sur disque conservés par la Radio suisse romande, on entend, en amorce avant l'image elle-même, l'instruction de départ donnée à un des interviewés ou la rumeur ambiante.

L'édition du CJS dans lequel ce sujet figurait en ouverture fut diffusée quatre jours après l'événement et comprenait six autres sujets, tous de provenance étrangère :

Ciné-Journal suisse, n° 40, jeudi 29 septembre 1932

- Bâle. La XXme course de ballons libres pour la Coupe Gordon-Bennett.
- Angleterre. Londres. Le voyage officiel du Prince de Galles à Copenhague.
- France. Gramat. Le discours prononcé par M. Herriot provoque une vive réaction en Allemagne.
- Allemagne. Berlin. Le Chancelier von Papen et le Ministre de la Reichswehr von Schleicher assistent à l'ouverture de la saison hippique.
- Suède. Stockholm. Elections.
- Angleterre. Wendover. Au son de la cornemuse, Miss Joan Mc. Donald, fille du Premier Ministre Ramsay Mc Donald, épouse le Dr. Alastair Mackinson.
- France. Paris. La danse du «Yo-Yo».

(Information fournie par Reto Kromer, auteur d'une filmographie inédite du premier Ciné-journal suisse)

Pour mesurer la manière dont le CJS rend compte de la course de 1932, il peut être utile de connaître la composition des concurrents :

L'Allemagne, la France et la Suisse alignèrent chacun trois ballons : les Etats Unis et la Pologne, deux ; l'Autriche, la Belgique et l'Espagne : un.

Les noms que ne donnent ni le texte ni l'image figurent ici entre crochets.

Titre d'édition
Cinémathèque suisse

Titre 1

Bâle / La XXme course de ballons libres / pour la / Coupe Gordon-Bennett //
Basel / Das / 20. Gordon Bennett- / Wettfliegen / für Freiballone. //
Ciné-Journal Suisse

Titre 2, appondu au carton précédent

Elle réunit 16 ballons représen- / tant 8 nations et remporte un / grand succès. //
Es nehmen daran 16 Ballone / 8 verschiedener Länder / mit grossem Erfolg teil. //
Ciné-Journal Suisse

Titre 3, appondu au carton précédent :

Le gonflage des ballons. //
Das Füllen der Ballone. //
Ciné-Journal Suisse

- Six plans s'achevant par une vue panoramique des ballons.

Titre 4

M. le Colonel Cdt. De Corps Guisan / visite le parc //
Oberkorpskommandant Guisan / besichtigt den Platz //
Ciné-Journal Suisse

- Quatre plans.

Titre 5

Le Dr [Alex von] Dietschi, deuxième pilote / du « Basel » //
Dr. Dietschi, zweiter Pilot / des Ballons « Basel » //
Ciné-Journal Suisse

- Un plan.

Titre 6

Le Lt-Colonel [Walo N.] Gerber, / pilote du « Zurich » / nous dit : //
Oberstlt. Gerber / Führer des Ballons « Zürich » / sagt uns : //
Ciné-Journal Suisse

- Un plan, en son direct : la déclaration en allemand de Walo Gerber : la situation météorologique lui rappelle le concours d'il y a vingt ans, quand le record du monde avait été établi par le Français [Maurice] Bienaimé [sur « La Picardie »].

Titre 7

Derniers préparatifs. //
Letzte Vorbereitungen. //
Ciné-Journal Suisse

- Neuf plans, dont des prises du « 14 de Abril » [Espagne, piloté par Antonio Nuñez et Franc. Carrasco].

Titre 8

Voici les favoris [sic]: //
Die Favoriten : //
Ciné-Journal Suisse

Titre 9, appondu au carton précédent

Ernest Demuyter (Belgique) / 4 fois vainqueur (1920-22-23-24) / et détenteur de la / première
Coupe Gordon-Bennett. //
: Ernest Demuyter (Belgien) / viermaliger Sieger (1920-22-23-24) / und Inhaber / des ersten
Gordon-Bennett Pokals. //
Ciné-Journal Suisse

- Un plan, avec le « Belgica », et, en son direct, la déclaration de Demuyter, en français. Alors que défile encore le carton d'intertitre, on entend le « Quand vous voudrez » de l'opérateur son. Le Belge remercie la Suisse d'avoir organisé une compétition qui constitue une « bonne propagande pour le rapprochement des peuples » et souligne son utilité météorologique pour l'aéronautique.

Titre 10

W.[ard] T. van Orman (U.S.A.) / 3 fois vainqueur en 1926, 1929 / et 1930 / et son co-équipier R.[oland] J. Blair. //

W. T. van Orman (U.S.A.) / dreimaliger Sieger (1926, 1929 und 30) und sein Gefährte / R. J. Blair. //

Ciné-Journal Suisse

Un plan du ballon « Goodyear VIII », avec en son direct la déclaration de Ward T. van Orman en anglais.

Titre 11

Les départs. //

Aufstieg. //

Ciné-Journal Suisse

Titre 12, appondu au carton précédent

Le « Deutschland » / est le premier à partir. //

« Deutschland » / steigt zuerst auf. //

Ciné-Journal Suisse (voix enregistrées entendues avant l'image)

- Deux plans du « Deutschland », piloté par [Erich Leimkugel] et [Richard Schütze], en son direct : l'hymne national allemand.

Titre 13

L' « Aventure » (France) //

L' « Aventure » (Frankreich) //

Ciné-Journal Suisse

- Trois plans de « L'Aventure », piloté par [Marius Marquant] et [M. de Brucker]. Dans le dernier plan, *La Marseillaise* se fait entendre en son direct.

Titre 14

Le « Polonia » (Pologne) //

« Polonia » (Polen) //

Ciné-Journal Suisse

- Cinq plans du « Polonia », piloté par [Wladislaw Pomaski] et [Antoni Janusz]. Dans les deux derniers, l'hymne national polonais en son direct.

Titre 15

Voici Demuyter sur son « Belgica » //

Demuyter auf seiner « Belgica » //

Ciné-Journal Suisse

- Un plan

Titre 16

Les ballons suisses / « Zurich » et « Victor de Beauclair » //

Die Schweizer Ballone / « Zürich » und « Victor de Beauclair » //

Ciné-Journal Suisse

- Six plans. Le « Zürich II » est piloté par [Walo N. Gerber] et [Erich Tilgerkamp], le « Victor de Beauclair » par [E. Huber] et [J. Lochinger].

NB

Le « Zürich II » figure également dans le n°31 (28 juillet 1932) du Ciné-journal suisse.

Intitulé *Le 3me Meeting International d'Aviation de Zurich. Das 3. Internationale Flugmeeting in Zürich*, ce sujet sonore remarquablement long (129 m., 4'43'') est conservé à la Cinémathèque suisse. Voir *infra*, p. 28.

Titre 17

Blair et Van Orman (U.S.A) / sur le « Good Year VIII ». //

Blair und van Orman (U.S.A.) / auf der « Good Year VIII » //

Ciné-Journal Suisse

- Cinq plans.

Titre 18

Le « Basel » //

Der Ballon « Basel » //

Ciné-Journal Suisse

- Un plan, l'hymne *Ô Monts indépendants* en son direct. Le « Basel II » est piloté par [Alex von Baerle] et [E. Dietschi].

Titre 19

Grâce à l'obligeance de M. Koepke, / Directeur de l'Aérodrome de Bâle, / le Ciné-Journal Suisse a pu suivre / quelques ballons dans leur course / vers le N. E. //

Dank dem Entgegenkommen von / Herrn Direktor Koepke vom Flug- / platz Basel konnte das Schweizer / Ciné-Journal einige Ballone auf ihrem / Fluge N O Richtung verfolgen. //

Ciné-Journal Suisse

- Un plan.

Titre 20

Au-dessus de l'Allemagne ! //

Ueber Deutschland. //

Ciné-Journal Suisse

- Cinq plans, avec un son de moteur (postsynchronisé).

FIN à 207 m.

Quand une coupe en cache une autre

Inaugurée en 1906, la Coupe aéronautique Gordon Bennett avait précédemment eu lieu deux fois en Suisse :

- 3 octobre 1909, 4^{ème} édition, à Zurich. 17 ballons, dont trois suisses. Départ : Usine à gaz, Schlieren ;

- 6 août 1922, 11^{ème} édition, à Genève. 19 ballons, dont trois suisses. Départ : Usine à gaz.

Nous ignorons si le concours de 1909 fut filmé, par contre celui de 1922 fit l'objet d'un sujet conservé dans une copie teintée, nommé par son carton de titre :

La ville de Genève assistera le 6 août 1922 au départ de la coupe aéronautique Gordon Bennett

Copie CSL, 35 mm, 56 m, 3', muet, duplicata positif, teinté, intertitres français et allemands.

La copie présente trois teintes, rouge, bleu et jaune, vingt-six plans et trois cartons de titres. Elle s'achève par un intertitre et deux plans antérieurs à 1922, représentant la 10^{ème} Coupe Gordon Bennett (Bruxelles, Solbosch, 18 septembre 1921) et plus particulièrement l'unique ballon suisse, le « Zürich I », piloté par Paul Armbruster et Louis Ansermier, qui l'avaient emporté en atterrissant sur l'île de Lambay (Irlande), parcourant 766 km en 27 heures vingt-quatre minutes.

Le dernier carton porte la marque Duval Film Laboratory Lausanne.

La conquête du ciel (Die Eroberung des Himmels), Hans Richter, Central-Film SA, Zurich, CH 1937.

Copie CSL 35 mm, 365 m, sonore, version française, duplicata positif, sous-titres modernes allemand et anglais, 13'.

Prises de vues : Emil Berna, Umberto Bolzi, Leo Wullimann.

Composition musicale : Darius Milhaud.

Le duplicata 35 mm safety a été établi en 2008 à partir d'une copie positive nitrate issue des collections de la Cinémathèque de Toulouse, déposée aux Archives du film (CNC, Paris). Le tirage a été sous-titré en français et en anglais par la Cinémathèque suisse.

Dans une autre perspective de programmation, le film figure à l'affiche de la séance « Hommage à La Sarraz. 25èmes Journées de Soleure », janvier 2010. Voir :

<http://www.cinematheque.ch/f/expo/hommage-a-la-sarraz-cici-1929/hommage-a-la-sarraz-25eme-journees-de-soleure-2010.html>

On lira ici-même l'étude inédite de Pierre-Emmanuel Jaques, « *La Conquête du ciel (1937)*, un film suisse de Hans Richter », voir *infra*, pp. 29-38.

Avant Richter, le reportage : ***Le 3me Meeting international d'aviation de Zurich (1932)***

Les images qui composent *La conquête du ciel* furent filmées à l'occasion du 4^e Meeting aéronautique international de Zurich (1937). Mais Richter, reprenant l'approche synthétique d'un événement social telle qu'il l'avait développée pour les courses hippiques du Hoppegarten, par exemple, dans *Rennsymphonie* (1928), ne traite pas cette circonstance à la manière d'un reportage et son film s'inscrit dans une toute autre approche documentaire que les réalisations figurant ici, dans ce programme et son dossier.

Si l'on ne connaît pas d'autres images du meeting de 1937, son édition précédente, la 3^{ème} Rencontre internationale de l'air (Zurich, 22 – 31 juillet 1932) fit l'objet d'un long reportage du Ciné-journal suisse, qui édita le sujet dans son n°31 du 28 juillet 1932. Comme c'est le cas pour tout le premier Ciné-journal suisse (1923-1936), l'édition n'est pas conservée comme telle. Ce sujet isolé est préservé sous le titre de son carton de générique :

Le 3me Meeting International d'Aviation de Zurich. Das 3. Internationale Flugmeeting in Zürich, Ciné-journal suisse, no. 31, 28 juillet 1932.

Copie CSL, 35 mm, 129 m, 4'43. 10 cartons d'intertitres en français et en allemand, sonore (éléments de son direct).

Parmi les motifs retenus par le CJS, notons le premier envol du nouveau ballon « Zürich II », qui allait participer à la Coupe Gordon Bennett le 25 septembre 1932 (voir *supra*, pp. 24-27 : *Bâle. La XXme course de ballons libres pour la Coupe Gordon-Bennett*, CJS, n° 40.1, 29 septembre 1932) ; la première femme parachutiste suisse, la Zurichoise Käthe Schulthess (Käthe Bauer - Schulthess, 1897-1990) ; les drapeaux mis en berne en hommage au sergent italien Sansone après sa chute mortelle et, selon l'intertitre, « Le "clou" du programme / les vols acrobatiques "en escadrilles" de l'équipe italienne ».

Pierre-Emmanuel Jaques

La Conquête du ciel (1937), un film suisse de Hans Richter

La copie

Copie 35 mm, 365 m, nitrate, noir et blanc, sonore, version française. Durée : 12'24.

Générique de la copie :

Production : Central-Film SA, Zurich

Un film de Hans Richter

Prises de vues : [Emil] Berna, [Umberto] Bolzi, [Leo] Wullimann

Composition musicale : Darius Milhaud

Le duplicata 35 mm safety établi en 2008 à partir d'une copie positive nitrate issue des collections de la Cinémathèque de Toulouse, déposée aux Archives du film (CNC, Paris), comporte un carton indiquant :

« La restauration a été effectuée à partir d'une copie de projection d'époque, probablement incomplète, issue des collections de la Cinémathèque de Toulouse.

Financement : Office fédéral de la culture, Memoriav

Restauration : Cinémathèque suisse, reto.ch, sàrl, Ecublens,

Laboratoire : EgliFilm SA, Zurich. »

Les sous-titres allemands et anglais figurant sur le duplicata ont été établis par la Cinémathèque suisse.

Etat de la transmission

Selon les deux travaux les mieux informés sur Hans Richter, *La Conquête du ciel* est un film 35 mm, noir et blanc sonore, composé de deux bobines (2 Akte) produit par Central-Film (Zurich), dont réalisation, scénario et montage sont dus à Hans Richter (1888-1976) ¹.

Ces sources donnent Kurt Früh (1915-1979) comme collaborateur et Darius Milhaud (1892-1974) comme compositeur de la musique. La présentation à la Biennale de Venise en août 1938 est indiquée comme constituant la première du film. Angelika Hoch précise que *La Conquête du ciel* représentait la contribution suisse au festival international du film et donne la source de son information : *Film-Kurier* du 27 juillet 1938 ².

Elles signalent enfin que le film aurait été édité dans trois langues. L'existence d'une copie française ainsi que la mention du titre en allemand (*Die Eroberung des Himmels*) et en anglais

¹ Thomas Tode, « Hans Richter. Regisseur, Maler. Filmtheoretiker », in Hans-Michael Bock (éd.), *CineGraph. Lexikon zum deutschsprachigen Film*, édition text + kritik, Munich, livraison 35 (2001), F 6.

Kinemathek, n° 95 (40^{ème} année), juillet 2003, (« Hans Richter. Film ist Rythmus »), Freunde der Deutschen Kinemathek, Berlin, 2003, p. 134.

² Angelika Hoch, « Hans Richter, Filme nach 1933 : Filmografie », in *Kinemathek*, op. cit., pp. 133-144, voir p. 134.

(*Conquest of the Sky*) laissent entendre que c'est dans ces trois langues que le film aurait été diffusé³.

Dans le générique de la copie française conservée par la Cinémathèque de Toulouse, le nom de Kurt Früh n'apparaît pas. Par contre, trois opérateurs sont nommés : Emil Berna, Umberto Bolzi et Leo Wullimann⁴. Le premier est avant tout associé aux réalisations de la Praesens et les deux autres à Central-Film, une société spécialisée dans le documentaire et la publicité, créée à l'initiative de la Praesens et devenue indépendante en 1935.

La mention d'un film en deux bobines et l'absence de carton de fin sur la copie de la Cinémathèque de Toulouse laissent supposer que ce seul élément connu à ce jour pourrait être incomplet, ce que semble confirmer la description de *La Conquête du ciel* parue dans *Cinémonde* (voir *infra*). La filmographie publiée en annexe de *Der Kampf um den Film*, ouvrage posthume de Hans Richter paru en 1976, dont le manuscrit avait été révisé par le cinéaste peu avant son décès, fait également état de deux bobines⁵.

Une autre hypothèse est envisageable : il a peut-être existé différentes versions du film, plus ou moins longues.

Diffusion et réception

La présence du film à la Biennale est évoquée notamment dans une « rétrospective des meilleurs films présentés à la VI^e Mostra di Venezia de 1932 à 1939 » parue dans *Bianco e nero*.⁶ Le film y est mentionné selon son titre français, *La Conquête du ciel*, avec comme indication : réalisation et scénario de Hans Richter, musique de Darius Milhaud, production : Central-Film. Ce « *cortometraggio* » est dit dater de 1937-38.

La sortie de *La Conquête du ciel* en Suisse est signalée par plusieurs critiques, comme en témoignent les échos que nous avons recueillis dans la presse genevoise, et l'on risque peu à suggérer qu'un dépouillement plus large de la presse, notamment en Suisse alémanique où la critique suivait avec attention la production de films de commande, viendrait étoffer ces premiers éléments.

À Genève, dès le 19 décembre 1938, et pour une semaine, suivant le rythme habituel des changements de programme, *La Conquête du ciel* est à l'affiche du cinéma d'actualités Cinébrief, en compagnie d'un film avec des « marionnettes de Saléci [sic pour Salici] », d'un dessin animé américain, *Le Noël des deux petits chiens* de Hugh Harman et Rudolph Ising (*The Pups Christmas*, MGM, 1936, série Happy Harmonies), ainsi que d'actualités internationales.

³ Thomas Tode indique : « In drei Sprachfassungen hergestellt », sans préciser lesquelles. Angelika Hoch mentionne comme titre : *Conquest of the Sky*. Voir : Thomas Tode, « Hans Richter... *op. cit.*, F 6, Angelika Hoch, « Hans Richter... *op. cit.* p. 134.

⁴ Emil Berna (1907-2000) était l'un des plus importants opérateurs du cinéma suisse, notamment à la Praesens : voir la notice biographique que lui consacre le *Dictionnaire historique de la Suisse* : <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/f/F9134.php> (consultation en avril 2010).

Umberto Bolzi et Leo Wullimann sont deux opérateurs actifs en Suisse dès les années 1920. Wullimann est lié à l'une des plus anciennes sociétés de production genevoise, la Rodanus-Film, fondée par son père, Fritz. Il y travaille avec son frère, avant de rejoindre Turicia (Zurich), puis Central-Film (Zurich), où son nom est souvent associé à celui de Bolzi. Ces deux opérateurs sont des spécialistes du tournage de film de commande. Voir *Revue suisse du cinéma* (Lausanne), n° 17, 29 août 1925, p. 6.

⁵ *Der Kampf um den Film*, Carl Hanser, Munich, 1976 (Jürgen Römhild, éd.).

⁶ *Bianco e nero. Rassegna mensile di studi cinematografici* (Rome), année XX, n° 8-9-10, sept.-oct. 1959, p. 241.

Les trois journaux consultés comportent tous un commentaire élogieux du film de Richter. Jeanne Clouzot écrit ainsi dans le *Journal de Genève* :

« A la fin du XVIII^me, siècle un savant décréta que l'homme n'imiterait jamais l'oiseau, qu'il appartenait à la terre, que les domaines de l'air lui seraient toujours interdits. A l'époque des premiers chemins de fer on assura que l'organisme humain supporterait difficilement des vitesses dépassant 20 kilomètres à l'heure. En 1909, après que Blériot eut traversé la Manche, un journal parisien imprima que les frontières n'existant plus, la guerre serait désormais impossible. L'excellente petite bande de Hans Richter, A la Conquête du ciel, qui s'ouvre sur l'image d'un monsieur en perruque prononçant la première de ces prophéties, prodigue ensuite des images d'avion, autogyres [sic], planeurs à moteur, parachutistes, accompagnées du plus instructif commentaire. »⁷

Une même appréciation élogieuse figure dans la critique de Max-Marc Thomas dans *La Suisse*. Après avoir mentionné le reste du programme, Thomas cite le film en conclusion de sa chronique : « (...) un excellent documentaire suisse, un peu didactique mais habilement photographié, *La Conquête du ciel*, de M. Hans Richter. »⁸

Enfin *La Tribune de Genève* donne quelques précisions :

« À Cinébrief. Un récent grand meeting international d'aviation a inspiré la bande qui passe actuellement sous le titre A la Conquête du ciel. Si, jadis, les pontifes en perruque de l'Académie des sciences décrétaient que le rêve de l'homme de vouloir imiter les oiseaux était folie pure, on peut voir, aujourd'hui que ce rêve est devenu réalité. Le vol des avions en escadrilles, les performances des acrobates de l'air qui dépassent celles des oiseaux le prouvent abondamment.»⁹

Cette mention de *La Conquête du ciel* dans les programmes de la semaine est plutôt exceptionnelle. Max-Marc Thomas ne signale que rarement les courts métrages à l'affiche et que Jeanne Clouzot donne un article exclusivement consacré au programme du Cinébrief atteste de l'importance accordée au film de Richter. De même, la recension de *La Tribune de Genève* accorde à *La Conquête du ciel* une part identique à celle consacrée aux longs métrages, à l'exception du meilleur film de la semaine, *Madame et son clochard* (Merrily We Live, Norman Z. McLeod, USA, 1938).

Outre la qualité intrinsèque du film, divers éléments expliquent cette attention toute particulière. Premièrement, le fait que *La Conquête du ciel* appartient à la production nationale constitue manifestement un argument pour en traiter. Alors que des débats relativement vifs accompagnent la création de la Chambre suisse du cinéma et que diverses voix se font entendre en faveur de la création d'une industrie cinématographique nationale, toute production autochtone est examinée avec soin. M.-M. Thomas est ainsi généralement favorable à l'éclosion d'une production documentaire régulière dans le pays, mais marque une grande circonspection à l'égard de celle de longs métrages de fiction.

Le fait que l'auteur du film, Hans Richter, soit mentionné nommément dans les trois articles laisse supposer que le cinéaste était connu. Il ne fait pas de doute que Jeanne Clouzot

⁷ J. Ct. [Jeanne Clouzot], « Au Cinébrief », *Journal de Genève*, samedi 17 décembre 1938, p. 7.

⁸ Intérim [Max-Marc Thomas], *La Suisse*, « Devant le film », 19 décembre 1938. Archives d'Etat de Genève, Fonds privé Max-Marc Thomas, Carnet 6, 1938, feuillet 157-8.

⁹ « Devant l'écran. Les films de la semaine », *La Tribune de Genève*, mardi 20 décembre 1938, p. 5, [article non signé].

connaissait l'œuvre du cinéaste d'avant-garde, du moins en partie, et n'était pas sans ignorer l'importance de ses prises de position en faveur d'un cinéma entendu comme art d'expérimentation, ayant rendu compte de l'une de ses conférences au Ciné-club de Genève en 1930 ¹⁰.

Enfin, le sujet lui-même n'est pas indifférent. L'aviation suscite alors un engouement important et les journaux traitent abondamment des questions aériennes. Le film s'inscrit ainsi dans une thématique extrêmement populaire et le fait que l'on mentionne que ses images ont été prises à l'occasion d'un « récent grand meeting international » n'est certes pas dû au hasard.

La Suisse et l'aviation à la fin des années 1930

La mention de ce meeting nous a mis sur la piste d'une éventuelle commande. Du 23 juillet au 1^{er} août 1937 se tint à Dübendorf le 4^e Meeting aéronautique international organisé par l'Aéro-club de Suisse (Section de Zurich) et par l'AVIA (Société des officiers de la troupe d'aviation). Plus de trois cents concurrents venus de treize pays participèrent à cette manifestation, qui comprenait sept concours réservés à l'aviation de sport et de tourisme et six à l'aviation militaire. On estime à deux cent mille le nombre de spectateurs rassemblés à l'aérodrome de Dübendorf. De nombreuses autres attractions avaient été mises sur pied pour favoriser auprès du public la « compréhension de la technique de l'aviation » ¹¹.

Meetings, concours, émissions de timbres, publications, les manifestations organisées à la fin des années 1930 pour favoriser le développement de l'aviation civile et militaire sont multiples. L'Aéro-club suisse commande un film à Charles Zbinden, *Der Schweizer Sportflieger* (1938), destiné à illustrer des conférences organisées dans les nombreuses sections de l'organisation.

Celle-ci se transforme en 1938 pour devenir une fondation, Pro Aéro, constituée le 19 mai 1938 à Berne, avec pour but « le développement de l'aéronautique nationale ». Elle reçoit le soutien du conseiller fédéral Pilet-Golaz, en charge du Département des postes et chemins de fer, ainsi que de Rudolph Minger, chef du Département militaire ¹².

L'actualité de la question aérienne se nourrissait de la situation internationale. La crainte d'une nouvelle guerre avait attiré l'attention des autorités et de la population sur les risques liés à l'intervention par les airs. Des exercices de défense aérienne passive sont alors organisés et plusieurs politiciens militent en faveur d'un renforcement de l'aviation militaire. Gottlieb Duttweiler, patron de la Migros, conseiller national, proche de Praesens Film, demande que le pays se dote d'avions modernes et en nombre, les bombardements espagnols, particulièrement celui de Guernica (26 avril 1937), ayant démontré leur rôle dans la guerre moderne.

Mais on ne trouve pas trace de *La Conquête du ciel* dans le périodique *Aero-Revue*, ni dans les documents sur le 4^e Meeting international de Zurich en provenance du Département de l'aviation civile (Eidg. Luftamt) conservés par les Archives fédérales suisses. Il conviendrait

¹⁰ J. Ct. [Jeanne Clouzot], « De film en film. Au Ciné-Club », *Journal de Genève*, samedi 5 avril 1930, p. 6.

¹¹ *Aero-Revue* (Lucerne), n° 8, août 1937, p. 173. Signée J. C. Müller Zürich, l'affiche de la manifestation, représente une escadrille de six monoplans stylisés montrés de face, en contre-plongée, se succédant dans la profondeur.

¹² *Aero-Revue* (Lucerne), n° 12, 25 juin 1938, p. 164.

de consulter les archives de la section zurichoise de l'Aéro-club suisse pour s'assurer que la Praesens n'avait pas été pas sollicitée à cette occasion.

S'il s'avérait que *La Conquête du ciel* ne fut pas une commande directe, sa production serait à mettre au compte d'un calcul de Central-Film, cherchant à profiter de l'engouement du public pour l'aviation. L'écho donné au Meeting international était susceptible d'assurer une large diffusion à un film rendant compte d'un événement de cette envergure, d'autant plus qu'à ce moment le premier Ciné-journal suisse avait disparu des écrans¹³.

Un accueil critique hors frontière

Dans le contexte cinématographique, le film de Richter jouit d'une excellente réputation. En 1940 la *Neue Zürcher Zeitung* publie une conférence prononcée par le cinéaste à la Filmstelle de l'École polytechnique fédérale de Zurich le 26 avril 1940¹⁴. Le texte est précédé d'une courte présentation rédactionnelle qui indique que Richter a réalisé « chez nous » un certain nombre de documentaires, dont *La Conquête du ciel*, et que ce dernier a connu le succès dans plusieurs grandes salles parisiennes de première exclusivité¹⁵.

Le film fut effectivement montré en France, où il suscita des commentaires élogieux. En septembre 1938, le magazine populaire *Cinéma* consacre un article à la production cinématographique suisse, « La Suisse, patrie du film artisanal et documentaire »¹⁶. Léo Sauvage, son auteur, mentionne Central-Film parmi les sociétés de production actives dans le pays et consacre un important passage à *La Conquête du ciel* :

« Mais pour revenir à "Central-Film", il faut signaler tout particulièrement le film que Hans Richter vient d'achever sur l'aviation et dont Darius Milhaud a écrit la musique. Car, par les principes qui ont présidé à son montage et qu'il n'est pas difficile de reconnaître, il offre un exemple caractéristique de la ligne méthodique que tend à suivre le documentaire helvétique. Le film débute par une séance de l'Académie française [sic] en 1782. On lit une lettre de l'astronome Lalande qui, à la suite de l'accident mortel de l'un de ces disciples d'Icare qu'on prenait pour des fous, déclare qu'il est scientifiquement établi que l'aviation est une chose impossible. Coupure. Et alors que la rétine retient encore l'image des académiciens et de leurs perruques, l'oreille s'emplit brusquement du vrombissement des moteurs et des dizaines d'appareils parmi les plus modernes et les plus puissants jaillissent sur l'écran, s'emparant du spectateur avec toute la force du contraste. Puis l'on voit successivement divers aspects de l'aviation. La technique d'abord.

Autre aspect : la guerre.

Troisième aspect : la paix. Développement prodigieux de l'aviation à travers la grande guerre : les plus grandes inventions dans l'histoire de l'humanité ont ainsi poussé d'abord sur le fumier de la destruction. La musique s'enfle, s'épanouit, atteint à des hauteurs d'orgue : sur l'écran, des avions transportent des malades, délivrent des familles au milieu de terrains inondés, combattent le feu, se plaçant ainsi, de toute leur âme métallique, au service de l'humanité. »

¹³ Notons que le sujet consacré par le Ciné-Journal suisse à la 3ème Rencontre internationale de l'air à Zurich (22-31 juillet 1932) est conservé à la Cinémathèque suisse sous le titre de *Le 3ème meeting international d'aviation de Zurich*. Voir *supra*, p. 27.

¹⁴ Hans Richter, « Wahrheit im Film », *Neue Zürcher Zeitung*, 14 janvier 1940, n° 60.

¹⁵ « Richter, der seit längerer Zeit in der Schweiz als Filmschaffender tätig ist, hat bei uns eine Anzahl Dokumentarfilme gedreht, von denen *La Conquête du ciel* mit Erfolg in einer Anzahl der großen Pariser Erstaufführungskinos lief. »

¹⁶ *Cinéma* (Paris), 15 septembre 1938, p. 790. Cinémathèque suisse, Fonds Charles-Georges Duvanel.

Un même enthousiasme pour le film se retrouve dans l'ouvrage de Carl Vincent, *Histoire de l'art cinématographique*, paru en 1939¹⁷. Rendant compte du développement du cinéma en Belgique, en Hollande et en Suisse, l'historien belge écrit :

« Pour des raisons souvent beaucoup plus morales qu'économique, les petites nations se sont efforcées, en ces dernières années, de promouvoir une production nationale. L'effort qui a particulièrement appelé l'attention est celui de la Suisse. »

Soulignant que cet effort s'est d'abord exprimé dans le genre documentaire, Vincent signale les films d'Edouard Probst, Curt Oertel et Hans Richter, ces deux derniers lui paraissant avoir réalisés les films les plus intéressantes. Il cite le long métrage de Curt Oertel, *Michel-Ange. La vie d'un titan (Michelangelo. Das Leben eines Titanen, 1938)* comme particulièrement exemplaire et écrit à propos de Richter : « Hans Richter, l'ancien animateur de l'avant-garde allemande, a prouvé une nouvelle fois par *La Conquête du ciel* son tempérament si marqué d'originalité. »

Pour sa part, nommant les mêmes films dans *Les Cent visages du cinéma* en 1948, Marcel Lapierre discutera du bien-fondé de leur appartenance à la filmographie nationale : « L'étiquette helvétique ne s'applique qu'approximativement à des bandes, d'ailleurs intéressantes, qui ont été réalisées, en 1937-1938, pour des producteurs suisses par des Allemands immigrés : *la Conquête du ciel*, de Hans Richter, et *Michel-Ange*, de Curt Oertel. »
18

Le cinéma suisse et l'aviation

L'aviation est un sujet fréquent dans le cinéma suisse. C'est d'abord dans les actualités qu'elle apparaît à diverses reprises : en 1912, un concours d'hydravions est filmé à Ouchy à l'initiative d'un cinéma de la place, le Royal Biograph¹⁹, pour ne citer qu'un exemple de l'attrait que revêtent de telles manifestations ou des exploits tel que la traversée du Léman par les frères Dufaux, filmé par Gaumont en 1910.

La société bâloise Eos produit *Die Traversierung der Schweizer Alpen im Flugzeug* (1919) avec Oscar Bider aux commandes et documente les débuts de l'aviation locale dans *Grundstein zum Basler Flugwesen* (192 ?), deux films conservés à la Cinémathèque suisse, comme le précédent.

Charles-Georges Duvanel tourne pour l'Office cinématographique de Lausanne *Les Ailes en suisse. Die Schweiz und ihr Luftverkehr* en 1929-30. Le film, qui bénéficie du patronage d'honneur de Jean-Marie Musy, président de la Confédération en 1930, fait la démonstration de l'utilité du transport aérien et cherche à assurer le public que toutes les mesures sont prises pour assurer la sécurité des passagers.

Mais ce sont certainement les films de Walter Mittelholzer (1894 - 1937) qui ont le plus contribué à renforcer le caractère héroïque de l'aviation. Chef du service cinématographique et photographique d'Ad Astra-Aéro, l'aviateur donna des conférences illustrées en s'appuyant sur ses propres photographies et films²⁰. Des liens étroits se tissèrent avec la Praesens, qui assurait l'édition de ses films d'expédition comme *Persienflug* (1925), *Afrikaflug* (1927) ou *Abessinienflug* (1934). Ceux-ci sortent en salle en même temps que paraissent des ouvrages homonymes, en allemand et en français, riches en illustrations photographiques, aux importants tirages. La mort accidentelle de l'aviateur en 1937 est rapportée dans toute la presse suisse et l'émoi est à la mesure de la popularité de ce pionnier. Dès 1931, ces films contribuèrent à faire connaître la Swissair.

¹⁷ Carl Vincent, *Histoire de l'art cinématographique*, Bruxelles, Ed. du Trident, 1939, p. 217.

¹⁸ Marcel Lapierre, *Les Cent visages du cinéma*, Paris, Grasset, 1948, p. 690.

¹⁹ *Lausanne-Plaisirs*, n° 51, 7 septembre 1912.

²⁰ *Revue du cinéma* (Lausanne), n° 4, 22 janvier 1921, p. 12.

Mentionnons en passant que Leopold Lindtberg tourna en 1939 pour Praesens un court métrage consacré à l'aviation destiné à la jeunesse – trois écoliers découvrent le moderne DC 3 de Swissair, apprennent succinctement l'histoire de l'aviation suisse depuis 1910 et ont droit à un vol au-dessus de la ville de Zurich. Au retour, le contenu de la composition que l'un d'eux doit écrire et qui donne son titre au film, *Der schönste Tag meines Lebens*, est tout trouvé. La sortie du film fut bloquée par la guerre²¹.

Pour en revenir à *La Conquête du ciel*

Film de commande ou production volontaire, *La Conquête du ciel* lie diverses préoccupations. On y trouve d'une part un pan instructif, qui montre différents appareils volants et illustre les développements de l'aviation. A ce titre, il s'inscrit dans le mouvement de popularisation de l'aviation qui prend en Suisse diverses formes, du meeting international à la promotion du vol à voile.

Sur le plan formel, *La Conquête du ciel* s'appuie sur un montage court et privilégie des cadrages insolites, notamment lorsque la caméra est fixée à un avion en vol, derrière la tête du pilote. Découpant des portions d'espace, ces plans privilégient des images de moteur, de portions d'ailes, se trouvant liés les uns aux autres par le déplacement des avions.

Si le commentaire comporte une part didactique, le film ne renonce pas à une forme d'humour, opposant à la première scène jouée, dans laquelle des savants emperruqués déclarent doctement que le ciel restera toujours interdit à l'homme, une foison d'objets volants. La présence récurrente d'un personnage faisant office de contrepoint à certains éléments descriptifs renforce cet aspect enjoué: alors que le commentaire explique que la fumée dans le sillage des appareils sert à tracer leurs évolutions dans le ciel, un quidam dérobe subrepticement un paquet de cigarettes Turmac à un vendeur ambulant fasciné par le spectacle. Et le geste met en évidence la marque suisse au moment où le commentaire évoque l'usage publicitaire des fumigènes aériens...

Le film peut, au besoin, construire une sorte de suspense. Un parachutiste – le fameux James Williams (1910-1938) - grimpe dans un avion (on lit Swissair sur l'appareil) muni de six parachutes, dont il va successivement se séparer au moyen d'un couteau. Comme les spectateurs du meeting, celui qui regarde le film compte le nombre de parachutes avant son arrivée sur terre : va-t-il réussir ? va-t-il s'écraser ? Jouant du hors-champ, le film nous dérobe la réponse, avant de nous montrer le retour sur la terre ferme, parfaitement réussi.

Mais ce que le cinéaste s'efforce surtout de transmettre, c'est une extraordinaire impression de mouvement, de déplacement aérien, grâce à l'enchaînement d'une série de plans brefs durant lesquels des avions filent, suivant un même mouvement qui apparaît ainsi comme formant une continuité.

Enfin, le film comporte des passages construits sur un étroit rapport entre musique et image. A plusieurs reprises, l'accompagnement musical sert à développer des parties de spectacle pur. La musique enlevée de Darius Milhaud accompagne le mouvement vélocité des avions dans le ciel, se substituant à un commentaire plus descriptif et largement explicatif. De même pour la séquence du saut en parachute. La musique contribue à souligner le caractère comique du moment où le personnage se sert d'une cigarette. Enfin, elle rend compte du vol plus paisible des planeurs.

Ces moments de montage musicaliste, comme plus généralement le rythme du film, établissent un lien entre modernisme esthétique et modernité de l'aviation. Si l'on est loin des exploits héroïques des débuts de l'aviation et de la perturbation de l'espace et du temps

²¹ *Der schönste Tag meines Lebens* (*Beaux souvenirs de gosse* ou *Le jour de mes meilleurs souvenirs*) figure sur le dvd : *Remember Swissair*, Zurich, Praesens-Film AG, [2003], avec *Expressflug durch die Schweiz* (W. Mittelholzer, 1934). Le scénario est dû au capitaine Walter Ackermann (1903-1939), pilote de Swissair et auteur de plusieurs ouvrages d'aviation pour la jeunesse.

générée par les premiers vols, l'avion reste un symbole de la transformation du monde moderne et de sa mécanisation, à laquelle participe aussi, sous l'aspect de la vitesse et du montage, le film de Richter.

Hans Richter (6 avril 1888, Berlin – 1^{er} février 1976, Minusio)

Formation d'architecte et de peintre. Se lie à l'avant-garde dès 1913 environ et notamment à l'entourage de l'hebdomadaire berlinois *Die Aktion* ²².

Blessé en 1916, il vient à Zurich pour consulter un spécialiste et se lie au mouvement Dada. Il rencontre ainsi Viking Eggeling (1880-1925), avec qui il envisage de faire un film, sans succès. Il retourne en Allemagne en 1920.

Les débuts cinématographiques de Richter sont difficiles à reconstituer : le premier film de Hans Richter serait *Film ist Rythmus* (1921), connu aussi sous le titre de *Rythmus 21*. Suivent *Rythmus 23*, *25*, qui semblent reprendre en partie des éléments antérieurs.

Autres films

En Allemagne

Filmstudie (1928)

Inflation (1928)

Vormittagsspuk (1928)

Bauen und Wohnen (1928)

Rennsymphonie (1928)

Alles dreht sich, alles bewegt sich ! (1929)

Der Zweigroschen-Zauber (1929)

Every Day (1929)

En Hollande

Europa Radio (1931)

Hallo Everybody (1933)

Van Bliksemschicht tot televisie (1935-36)

En Suisse

Die neue Wohnung (1930)

Hans im Glück (1937-38)

Die Eroberung des Himmels (1938)

Wir leben in einer neuen Zeit ! (1938)

Die Geburt der Farbe (1938)

Kleine Welt im Dunkeln (1938)

Die Börse (1939)

Dans un article paru dans *Cinéma* du 15 septembre 1938, «La Suisse, patrie du film artisanal et documentaire», Léo Sauvage laisse entendre que Richter aurait tourné un film en faveur du ski et du tourisme hivernal, dont il donne comme titre : *Rivalen auf Parsenn* (musique de Robert Blum). Nous n'avons pas trouvé d'autres mentions de ce film, mais la filmographie figurant en annexe de *Der Kampf um den Film* affirme que Richter aurait fait de nombreux autres films publicitaires pour Central-Film.

²² Hans Richter, *Dada, art et anti-art*, Bruxelles, Ed. de la Connaissance, 1965 [Edition originale : *Dada, Kunst und Antikunst*, Cologne, DuMont, 1964] ; Stephen C. Foster (éd.), *Hans Richter : Activism, Modernism and the Avant-Garde*, Cambridge, Londres, MIT Press, 1998.

Aux Etats-Unis

War and Peace (1942)
Dreams That Money Can Buy (1944-47)
Thirty Years of Experiment (1951)
8 x 8. A Chess Sonata in 8 Movements (1952-57)
Chesscetera (1956-57)
Dadascope I (1956-61)
40 Years of Experiment. From Dada to Surrealism (1961)
Alexander Calder : From the Circus to the Moon (1962)
Dadascope II (1968)

Hans Richter et la Suisse : quelques indications

Après l'épisode zurichois de dada, la présence de Richter en Suisse se manifeste sous diverses formes.

L'exposition *Film und Foto* (Fifo, Stuttgart, 1929), pour laquelle il organise une série de projections rassemblant l'essentiel de l'avant-garde, est partiellement reprise au Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich du 28 août au 22 septembre 1929²³.

Richter participe au Congrès international du cinéma indépendant de La Sarraz (CICI, 3 - 7 septembre 1929) et donne l'année suivante une série de conférences dans des ciné-clubs (du 19 au 23 mars 1930 à Bâle, Lucerne, Zurich, Winterthur, puis à Glaris et Berne ; à Genève, le 2 avril 1930).

En 1930, il réalise *Die neue Wohnung* pour l'exposition Woba à Bâle, une commande du Schweizerischer Werkbund (SWB)²⁴.

Installé en Suisse dès 1937, il travaille pour Central-Film (Zurich), puis pour Frobenius (Bâle) dès 1939. Il donne des conférences lors de la première Semaine internationale du cinéma de Bâle (juin 1939), à la Filmgilde de Zurich (avril 1940) et à la E.T.H. Filmstelle des Verbandes der Studenten son cycle d'exposés (avril-mai 1940) porte de titre de l'ouvrage qui paraîtra après sa mort, *Der Kampf um den Film*. Pendant cette période, il développe sa conception de l'« essai cinématographique »²⁵.

Plusieurs de ses films de commande sont projetés dans le cadre de l'Exposition nationale de Zurich (1939) : *Die Börse*, *Hans im Glück*, *Die Geburt der Farbe*, *Kleine Welt im Dunkeln*.

Il quitte le pays en 1940 ou au printemps 1941 pour les États-Unis. Dès 1958, il reviendra vivre partiellement au Tessin, où il meurt en 1976.

Voir

Pierre-Emmanuel Jaques, « L'Ovomaltine et un cinéaste d'avant-garde. Hans Richter et le film de commande en Suisse », in *Décadrages. Cinéma à travers champs*, n° 4-5, printemps 2005, pp. 154-166.

En ligne : www.decadrages.ch/system/files/articlefiles/Hans_Richter.pdf

²³ Voir Hans Richter, « Das Filmstudio », in : *Wegleitungen des Kunstgewerbemuseums der Stadt Zürich*, 88 (Film und Foto. Wanderausstellung des Deutschen Werkbundes, 28. August bis 22. September 1929), pp. 16-18. Ute Eskildsen, Jan-Christopher Horak (éd.), *Film und Foto der zwanziger Jahre*, Stuttgart, Württembergischer Kunstverein, 1979.

²⁴ Voir Andreas Janser, Arthur Ruegg, éd., *Hans Richter: Die neue Wohnung. Architektur, Film, Raum*, Lars Müller Verlag, Baden 2001.

²⁵ Hans Richter, «Der Filmessay: Eine neue Form des Dokumentarfilms», *Neue Zürcher Zeitung*, 25 avril 1940.

Cinéma et aviation en Suisse, 1910-1938 : recherches et gisements

Après les années 1940

La période envisagée ici - 1910-1940 - est la moins connue. Les efforts de remise en circulation d'images cinématographiques liées à l'aviation, à des fins documentaires ou commémoratives, ont porté sur des réalités à la fois plus accessibles et mieux partagées par les spectateurs d'aujourd'hui. Cette relation a certainement été renforcée par le retentissant événement politico-économique que fut le „grounding“ de la compagnie „nationale“ Swissair en octobre 2001.

L'aviation est illustrée par deux dvd édités par la Cinémathèque suisse dans la collection „Le Ciné-journal suisse raconte...“.

La Suisse dans les airs. L'aviation civile 1940 à 1975 (2005), comprend 81 sujets du CJS, de 1946 à 1970 (un sujet datant de 1940).

L'aviation militaire suisse (2008), qui va de 1942 à 1973, regroupe 37 sujets militaires et, judicieusement, un ensemble de 17 sujets consacrés à Hermann Geiger – le „pilote des glaciers“ formant avec Mittelholzer et Bider, plus d'une fois mentionnés dans ces pages, le trio héroïque des aviateurs suisses du XX^{ème} siècle établi au panthéon médiatique national et dans ce que l'on appelle la „mémoire collective“.

Ces deux ensembles présentent l'avantage de provenir d'une source aux contours bien définis, le second Ciné-journal suisse (1940-1975), mais la centaine de sujets courts auxquels ils permettent d'accéder aisément n'est que le sommet de l'iceberg. Les compagnies aériennes, les constructeurs, les aéro-clubs, les offices du tourisme, la télévision, les cinéastes amateurs: les ressources possibles en images filmiques portant sur l'aviation à partir des années 1950 sont aussi vastes qu'inexplorées.

La Praesens a mis en valeur son propre patrimoine, en éditant en 2000 un dvd de cinq films produits entre 1934 et 2000, Remember Swissair (voir infra, p. 35, note 21).

1910-1940: raretés

Pour le premier demi-siècle règne une certaine rareté. Rareté des productions cinématographiques préservées s'entend, car l'iconographie photographique de l'aviation est d'une richesse à la mesure de l'objet, tout au long de son développement, même si personne n'a encore écrit une histoire de sa manifestation la plus spécifique, d'abord avec l'aérostat dès les années 1890, puis avec l'avion dès le milieu des années 1910: la photographie aérienne.

Sous la forme publiée qu'elle prend dans les ouvrages de référence, ceux d'un Tilgenkamp en particulier, cette documentation visuelle est particulièrement précieuse quand il s'agit de comprendre quelque chose au petit corpus de films conservés pour les années 1910-1940, soit, pour avancer une estimation grossière, moins d'une centaine de bandes peut-être, y compris la production des cinéastes amateurs.

En établir un inventaire raisonné, à partir de la collection de la Cinémathèque pour commencer, ne serait donc pas une opération impossible.

Si ce qui est parvenu jusqu'à nous paraît représentatif de la nature de cette production – actualités, documentaires promotionnels ou non, films de voyage, fiction –, il n'est guère possible toutefois d'affirmer aujourd'hui que ces films constituent un échantillon quantitativement pertinent.

La réponse nécessiterait un autre travail, proprement filmographique celui-ci.

Quelques gisements particuliers ont apparu au fil de travaux ou d'éditions récents. Parmi les amateurs que la TSR mit naguère en valeur, un des documents les plus remarquables concerne le corps des aérostatiers militaires. Ses dernières activités et le licenciement de la troupe furent filmés en 1938 par son commandant, le colonel Aloys Schmidt, en 8 mm : Quand l'armée suisse jouait aux ballons (« Avis aux amateurs », TSR 1992. Copie vidéo consultable au Lichtspiel Bern).

Quatrième DVD de la série « Le Valais dans l'objectif du cinéma amateur », Les fous volants du Vieux-Pays, édité en 2007 par la Médiathèque Valais, qui conserve les originaux, contient des images uniques filmées par Edouard Mussler, Raymond Schmid et André Pfeifferlé entre 1930 et 1951. Les documents y sont hélas désarticulés par un montage discutable.

Publié en 2008, le premier volume de la Filmographie neuchâteloise faisait connaître l'existence matérielle, au Département audiovisuel de la Bibliothèque de la Ville de la Chaux-de-Fonds, d'images témoignant d'un sport chic apprécié dans l'entre-deux-guerres, le ballon-rallye, qui associait dans une forme de « Fuchsjagd » un ballon libre et des automobiles. [Rallye-ballon, 1932], [Rallye-ballon, 1934 et course aux oeufs] furent tournés en 9,5 mm par André Grosjean, médecin, cinéaste amateur, membre du comité de l'Automobile club de La Chaux-de-Fonds.

A la Cinémathèque

Les documents les plus anciens sont conservés à la Cinémathèque suisse. Les uns présentent une forte homogénéité, comme la dizaine de titres du fonds Mittelholzer, les autres proviennent de dépôts dispersés. Les uns et les autres font l'objet au fil des années de l'activité régulière de sauvegarde (duplication du 35 mm nitrate sur internégatif et tirage d'un nouveau positif de préservation). Mais il s'en dégage aussi des cohérences, car ces films peuvent être rattachés à des ensembles archivistiques ou filmographiques particuliers: la production de l'Office cinématographique de Lausanne (Ciné-journal suisse, 1923-1936, et autres formes „documentaires“), Eos Film (Bâle), Praesens (Zurich), l'oeuvre de Charles-Georges Duvanel ou de Hans Richter, ou encore à des ensembles thématiques plus ou moins fournis - Oscar Bider en est un exemple ou la coupe Gordon Bennett, ou encore Auguste Piccard.

Les documents réalisés par les cinéastes amateurs sont plus fréquents dans les archives régionales, mieux connus et mieux exploités aussi que dans les cinémathèques nationales, pour diverses raisons, la principale tenant à la vocation propre de ces institutions. Parmi les fonds de cette nature conservés par la Cinémathèque, celui de Jean Perrenoud (1913-2002) contient Le "Pou du ciel" en Suisse (1938), qui relate la fabrication par Donat Guignard de son avionnette monoplane et monoplace, son vol au-dessus du Léman et l'obstination solitaire de ce promoteur de l'aviation populaire.

Les deux hommes sont de Sainte-Croix et, tel qu'il est, ce film est si étroitement lié à l'aventure de Guignard qu'on regrette une fois de plus que ceux qui en font usage, avec les meilleures intentions du monde, défassent en quelque sorte le document. Certes, de larges extraits d'une version sonore du film de Perrenoud figurent dans le court documentaire d'Anne Crété, Un pou dans la tête (2009), mais pourquoi sur un support de diffusion aussi souple ne l'avoir pas donné dans son intégralité?

La Cinémathèque conserve également des films relevant de l'helvetica non pas en termes de contenu, mais d'usage territorial ou de provenance du versement. Parmi eux, dans le Fonds Balissat, une magnifique „vue de plein air“ datant de 1900, Départ de ballons au concours de Vincennes (France, Gaumont n°381); une compilation sans intertitres consacrée

principalement aux dirigeables, abusivement intitulée [Zeppelins]; un sujet sans titre ni intertitres, datant probablement en grande partie de 1928, [Zeppelin], présentant le Graf Zeppelin D LZ 127 ; ou encore cette bobine 16 mm d'un film amateur français anonyme contenant des images inédites des célèbres aviateurs Costes et Bellontes, tournées à l'aéroport d'Aulnat (Clermont-Ferrand), fin 1930 ou début 1931, ainsi que des essais de l'autorail Micheline n°5. Nous avons consacré à cette bande en déshérence, déposée à la Cinémathèque par Guy Milliard, un avis de recherche sur l'internet (voir infra, Références). Et il arrive de savoir ce que l'on peut rêver retrouver un jour, dans une archive étrangère ou plus près peut-être. Le catalogue Pathé décrit ainsi une «scène de plein air » de 185 mètres intitulée Une excursion en dirigeable :

«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.» (Voir sur ce même site « Aviation et cinéma (2) »).

Mise en valeur

Une première occasion de mettre en valeur les films d'aviation anciens s'était présentée il y a dix ans, quand le Stadtkino Basel accompagna d'un programme de films muets l'exposition Panamarenko mise sur pied par le Musée Jean Tinguely.

Sous le titre Fliegen, filmen, träumen : Fragmente, le Stadtkino présenta le 22 octobre et le 5 novembre 2000 un programme de films suisses et étrangers des années 1904-1923, de fiction ou de caractère documentaire, ayant pour thème la machine volante.

Etabli par nos soins, le choix avait été opéré en considérant la période pionnière de l'aviation, selon les ressources de la Collection Joye (NFTVA, Londres) – rassemblée à Bâle entre 1905 et 1916, rappelons-le - et celles de la Cinémathèque suisse. La plupart des sujets suisses avaient été sauvegardés grâce à l'aide de Memoriav (Berne) et plusieurs films furent projetés pour la première fois à cette occasion. Fliegen, filmen, träumen était accompagné d'une brochure, dont certaines notices ont servi de base à la présente publication, ainsi que de trois grandes pages illustrées du supplément de la Basler Zeitung).

Entretemps, le domaine a fait l'objet de deux études de Pierre-Emmanuel Jaques, dont la dernière en date, sur La Conquête du ciel (1937) de Hans Richter, est publié pour la première fois ici-même.

L'ensemble de ces contributions représente la filmo-bibliographie du sujet à ce jour.

Fait d'un aperçu général, d'approches monographiques et de notices filmographiques plus ou moins développées, il est caractéristique d'un effort historiographique dont nous avons dit, dans l'introduction de la Revue historique vaudoise 2007, ce qu'il avait de modeste et de fragmentaire, de suggestif et de passionnant.

Aviation et cinéma 1910-1938 : le programme et sa présente documentation devraient donner une visibilité accrue à ce domaine, abordé ici, comme nous l'avons souligné déjà, dans la perspective de l'histoire du cinéma en Suisse et, plus particulièrement, dans le rapport au document et à l'archive.

Références

- Roland Cosandey, *Fliegen, filmen, träumen : Fragmente*, Stadtkino Basel, Bâle, octobre 2000, 28 p.
- Roland Cosandey, «Fliegen, filmen, träumen : ein Patchwork», *Basler Zeitung Magazin*, n°41, 21 octobre 2000, pp. 7-9.
Version française remaniée, sans illustrations, mise en ligne en 2002 sur le site du festival Images'02 (Vevey) : <http://www.images.ch/publications/AviationCinema.pdf>
- Roland Cosandey, *Costes & Bellonte sur Breguet 19 GR, l'Aéro-club d'Auvergne, la Micheline de Michelin, 1930-31. Tentative de description d'un film amateur*, 2004, en ligne : www.images.ch/publications/Breguet.pdf
- Roland Cosandey, *Fragments pour une histoire du cinéma amateur en Suisse*, Association pour le patrimoine naturel et culturel du canton de Vaud, Lausanne, avril 2005 (*Documents*, no 6), 49 p.
- Aude Joseph, *Neuchâtel. Un canton en images. Filmographie, tome 1 (1900-1950)*, Gilles Attinger, Hauterive, 2008, 296 p.
- Pierre-Emmanuel Jaques, « Die Schweiz überfliegen, oder : “wie man die beste Werbung für unser Land macht” », in : Judith Keilbach & Alexandra Schneider (éd.), *Fasten Your Seatbelt ! Bewegtbilder vom Fliegen*, Münster, Lit Verlag, 2009, pp. 55- 66.
- Felix Aepli, «Wieder zu entdecken : Walter Mittelholzer, Foto-, Flug-, und Filmpionier », *Memoriav Bulletin* (Berne), n°16, octobre 2009, pp. 34-35.
En ligne : http://fr.memoriav.ch/dokument/Publications/bulletin/bulletin%2016_web.pdf
- Pierre-Emmanuel Jaques, « *La Conquête du ciel* (1937), un film suisse de Hans Richter », juin 2010.
Voir supra, pp. 29-38.