

Aviation et Cinéma

Machines et hommes volants à l'âge du cinématographe.

Dix vignettes pour voir.

1. Memorabilia

Timbres postaux et oblitérations (30 mars 1913, Berne-Berthoud, 12000 timbres spéciaux "Schweizerische nationale Flugspende", à 50 cts, et 14 5000 cartes !);
bustes (les frères Dufaux par Sarkissoff, par exemple) et médailles ;
coupes, montres gravées ;
brevets de pilote pieusement conservés dans leur étui de cuir ;
monuments de pierre, peinture murale, cénotaphe ou tombeau ;
vignettes de papier (Chocolats Suchard : l'avion des frères Wright et le pont de Brooklyn) ;
jouets de bois, jouets de tôle, jouets de toile ;
chansons illustrées, cartes-souvenir, cartes postales ;
etc, etc.

C'est un déferlement de memorabilia, une brocante monumentale doublée d'une bibliothèque de liste de noms, de monographies, de revues de sports et d'aéronautique, de numéros d'illustrés, de romans et de nouvelles.

Et des milliers d'images. L'avion est de l'âge de la photographie généralisée, du photo-reportage, de la preuve par l'objectif. L'instantané n'est plus un genre particulier, il est devenu le mode même de la photographie.

Une histoire de la photographie imprimée en Suisse ferait apparaître qu'avant la Première guerre mondiale, la relation des grandes commémorations cantonales, de certains événements militaires (les grandes manoeuvres) et sportifs (fêtes de gymnastique, fêtes de tir) entraînaient un usage novateur de la photographie et de sa mise en page dans les périodiques.

Pour le sport, la "couverture" des meetings aériens occupe la première place.

2. Le temps d'une pose

Début avril 1911, le St Gallois Robert Gsell, vingt-deux ans à peine, se rend à Pau en motocyclette pour décrocher un brevet de pilote à l'école de vol créée par Blériot, peu avant qu'Oskar Bider ne s'y rende à son tour. Il évoquera dans *25 Jahre Luftkutscher. Vom Luftsprung zur Luftbeherrschung* (1936) cet apprentissage rapide et l'ambiance de l'étrange réunion de candidats au vol rassemblés au pied des Pyrénées :

«Dans ces écoles, on volait une heure le matin avant le lever du soleil et une autre heure après coucher. Cela permettait d'éviter les courants chauds. Quand il y avait des airs, on ne volait pas. On

mesurait la tempête à la fumée de la cigarette du professeur de vol. Il suffisait qu'elle marquât une tendance certaine à s'orienter dans le vent.

A quoi les élèves pouvaient-ils bien passer toute la sainte journée, entre l'aube et le crépuscule ? Nous rattrapions par exemple le sommeil perdu pendant certaines nuits qui ne passaient pas sans histoire. Et nous étions des photographes assidus, car nous tenions à montrer à nos proches restés au pays ce qu'étaient des «aviateurs sans peur et sans reproche ». Quel effet quand nous pouvions nous montrer appuyés à l'hélice ou fumant une cigarette à côté d'une carcasse ! On jouait aussi aux cartes, un jeu que je n'ai jamais pu apprendre. Certains cherchaient même à en savoir plus sur la technique du vol. Ce qui n'allait pas sans difficulté, car ces écoles ne dispensaient aucune théorie et la plupart des élèves ignoraient comment ils tenaient en l'air.», (op cit., p. 15).

Evoquons pour le plaisir un visage d'ici, méconnu, bien qu'il figure dans les remarquables annales de l'aéronautique suisse établies par Tilgenkamp (*Schweizer Luftfahrt*, 1942). On le voit sur une photo conservée par la famille, prise le 1er octobre 1913 par F. N. Birkett, à Hendon.

L'homme se nomme Edouard Baumann (Glion, 4 novembre 1887 - Montreux, 2 avril 1973), il travailla en Angleterre comme mécanicien pour le constructeur Hal Piffard, obtint le brevet no 287 de la Fédération aéronautique internationale délivré par The Royal Aero Club, Londres, le 3 septembre 1912. Il fut un instructeur de vol prisé, formant sur biplan, une innovation.

On raconte qu'il ne fut pas mobilisé et qu'il put retourner en Angleterre, parce qu'on avait estimé qu'il serait plus utile là-bas. Il revient en 1919 ou 1920 à Montreux pour sauver l'entreprise familiale et ne volera plus.

La photographie de l'aviateur, venue de ce temps où on disait encore "aéroplane" en français, et non "avion", n'a pas cessé de faire rêver, d'une génération à l'autre, dans la famille d'abord, puis dans le public, puisqu' Edouard Bauman vient de surgir dans les beaux albums de la Hulton Getty Picture Collection et en cartes postales, parmi des centaines de photographies anciennes d'aviation.

3. Portrait de l'aviateur

« M. Farman, habitué dès son enfance à tous les sports, coureur réputé de bicyclette, tandémiste remarquable, conducteur d'automobile à l'époque héroïque des courses, joignait à la connaissance des moteurs une audace froide et réfléchie, une ténacité et une patience méthodique qu'il devait à son origine saxonne.»

C'est ainsi que le capitaine Ferdinand Ferber, troisième mort de l'histoire de l'aviation le 22 septembre 1909 sur biplan Voisin, décrit le constructeur et aviateur Henry Farman, en 1909 dans un ouvrage dont le titre mérite d'être cité en entier : *L'aviation. Ses débuts, son développement. De crête en crête. De ville en ville. De continent à continent* (Paris, 1909, p.124).

Au cinéma, l'incarnation de l'aviateur, c'est Max Linder de chez Pathé frères, c'est-à-dire un acteur de comédies parfois un peu lestes, séducteur et enjoué, toujours tiré à quatre épingles, l'une des premières stars.

Max porte le costume de l'homme du monde. Max est un sportsman. Cette double qualité est aussi bien une valeur publicitaire pour le cinéma que la promesse d'exploits divers à l'écran – en patins, en luge, à skis, duelliste, boxant, etc. La machine volante lui revient naturellement de droit. Pathé l'y installe dans une comédie qui offre une variation aéronautique sur un thème connu : *Enlèvement en hydroaéroplane* (novembre 1912).

« Pour la première fois et malgré les difficultés qui résultent d'un tel engin, un hydroaéroplane entre en scène ; il était réservé à Max Linder, notre brillant comique, de constituer avec cet appareil une scène délirante. » (Bousquet, p. 610).

Vues sportives et saynète comique : aucune production plus que *Eine Jagd im Aeroplan* (Gaumont, 1911) ne témoigne mieux de cette conjonction. Elle le fait de manière d'autant plus exemplaire que les deux hommes qui y figurent, Martinet et Legagneux, étaient connus du public. Legagneux était certainement un des aviateurs les plus populaires du moment, et pas seulement sur sol français, ce qui n'est pas négligeable pour un producteur comme Gaumont dont le marché est aussi international que celui de Pathé, son rival.

Que voit-on dans *Chasse en aéroplane*? Un homme assis à l'avant d'un biplan Farman (la marque est spécifiée dans le carton du titre) qui tire un lièvre au fusil de chasse. La drôlerie ? L'arrivée du garde-champêtre qui verbalise pour braconnage une fois que l'avion s'est posé ! Et peut-être aussi le nom du chien monté à bord : Biplan.

Quoi de remarquable, dira-t-on ? L'avion vole au dessus des champs et nous sommes dedans. Il y a un troisième passager : un opérateur de prise de vues, avec sa caméra de bois à manivelle - et pourtant l'image ne vibre pas.

4. Le rêve de l'oeil absolu

On croit qu'il existe des images cinématographiques de tout. Ubiquité imaginaire de la caméra. Fantasma d'une encyclopédie visuelle universelle mise en oeuvre vers 1895. Il y a cette croyance-là et une représentation tenace qui associe ciné et vieux coucous, manivelle et gouvernail, casquette de l'opérateur et casquette de l'aviateur (les deux se porteraient la visière sur la nuque). Pour savoir ce qu'il en est, rien ne vaut un solide corpus bien délimité et représentatif.

Nous avons épluché la production Pathé, la firme la plus importante des années d'avant la Grande guerre, avec quelque sept mille titres répertoriés entre 1899 et 1914.

Le résultat, c'est le petit tableau suivant, établi grâce au précieux Catalogue Pathé des années 1896-1914 d'Henri Bousquet. Nos critères de sélection ? Il fallait qu'il y ait ascension aérienne, vol involontaire ou obtenu par des moyens mécaniques, et représentation ou allusion aux diverses machines volantes du temps – aérostats, dirigeables, aéroplanes, hydroaéroplanes, etc – et à leurs pilotes.

Surprise : nous n'avons répertorié que 61 titres correspondants à ces critères. Leur répartition ne manque pas d'intérêt, puisque 7 films datent de la période 1897-1906 ; 29 de 1907-1909, les grandes années du décollage de l'aviation (respectivement 7 / 12 / 10) ; 25 de 1910-1914.

Dans cet ensemble, 31 titres sont de type documentaire, 30 sont des fictions, et dans ce groupe, 24 sont des films comiques ou à trucs, ce qui laisse au drame 6 titres seulement où intervient un ballon ou un aéroplane.

Et si, parmi les seules fictions, on élimine les envois dus à des accessoires susceptibles d'être arrachés à l'attraction terrestre par le vent (parapluie, parasol, réverbère, kiosque, tonneau, etc.), on constate que la machine vraiment volante intervient somme toute très rarement comme accessoire dans cette production pourtant contemporaine des bonds les plus spectaculaires de l'aviation. Et quand c'est le cas, son usage est comique, à quelque exceptions près.

Quant à la représentation de nature documentaire (les films dits de « plein air »), sa prédominance est plus forte que ne le disent nos chiffres. Il manque en effet à notre inventaire un genre que Pathé introduisit dans sa production en 1908, les actualités cinématographiques.

On y trouvait une plus grande fréquence de sujets aéronautiques, brièvement traités : meetings, coupes, expositions, derniers modèles, nouveaux essais, nouvelles célébrités.

Pour les années les plus anciennes, les ciné-journaux ne figurent pas dans les catalogues, sont mal conservés, souvent fragmentaires et on en fait aujourd'hui un usage plus illustratif qu'historique. Achetez une histoire de l'aviation en vidéo (il vaut mieux l'emprunter...) et vous verrez des documents rares, qu'il est souvent impossible de rencontrer autrement, donnés là sans effort d'identification – et on se garde bien de nous dire que tout ce qui se meut là en noir et blanc, badauds, héros, tailleur autrichien, omnibus à cheval ou à vapeur, véhicules roulants ou volants, défile sous nos yeux à une vitesse accélérée et que la surface de l'image a été rabotée. Apparemment on doit penser que plus c'est frénétique, plus c'est 1900.

5. Le grand toboggan

L'ascenseur de la Tour Eiffel, la Grande Roue chère aux surréalistes, le funiculaire de Territet, le Rathaus de Copenhague, travellings frontaux, panoramiques portés vers le bas, évacuation hors champ du véhicule opérant le déplacement : autant de substituts de la vision en vol?

Emile Cohl, en prise de vues réelles, combinant maquette et réalité, introduit la vision verticale et son écrasement des choses dans quelques plans de *Rien n'est impossible à l'homme* (Gaumont, 1910), une parodie du film didactique : mais qui a vu ce film, pourtant conservé? L'archéologie de la vision aérienne cinématographique reste à faire.

Le cinéma a une légende, l'expression la plus extrême de l'association entre illusion filmique, mouvement et vol, le Ballon Cinéorama de Grimoin-Sanson, à l'Exposition universelle de 1900. C'est une batterie circulaire de dix appareils projetant des images qui auraient permis au spectateur de réaliser «ce rêve depuis si longtemps entrevu et que quelques-uns seulement ont pu partiellement atteindre, un voyage en ballon libre et dirigeable, le réaliser sans danger, sans fatigue, sans dépense;

(...) recueillir par la magie d'une traversée aérienne qui supprime les distances la plus étonnante sélection d'impressions vivantes que puisse offrir au voyageur (...) un parcours de plusieurs mois à travers les vieux continents...». La chose est dans tous les livres de cinéma et dans beaucoup d'autres. Seulement, aucun visiteur de l'Expo 1900 ne fit l'expérience de cette nacelle-là, car, bien que le projet fût assez avancé, il n'aboutit jamais.

Le 24 avril 1909, Wilbur Wright fait une démonstration sur "Flyer III" devant Victor Emmanuel. Un vol est filmé depuis l'avion quand il file sur le rail de lancement, décolle et prend de la hauteur. Ce serait la première fois. A partir de 1908, par-ci, par là, on signale d'autres premières de ce genre, qui n'eurent toutefois pas de développement particulier, aussi les films pris depuis un ballon ou un aéroplane restent rares pendant l'avant-guerre.

L'ère des raids cinématographiques aériens, ce sera les années 20-30, la période de l'Allemand Udet, des Américains Martin et Osa Johnson, et du Suisse Walter Mittelholzer. Pellicule, caméra, avion, communication : les progrès techniques ont amplifié les pouvoirs de la conquête.

Au seuil de cette période nouvelle, il faut citer un autre pilote suisse, Oskar Bider. En mai 1919, il effectua un ou plusieurs vols, on ne sait, avec un caméraman bâlois, un certain Fred Brunnen ou Brunner, pour réaliser ce qui paraît être un des premiers films du genre, *Ein Alpenflug*, qu'aurait distribué (et peut-être aussi produit?) la maison Eos Film Basel.

Le film est porté disparu. Le nommer ici aidera peut-être à le faire réexister.

6. L'instant fatal

Le journal de Jacques-Henri Lartigue, en date du 4 février 1912, contient ces mots : «Ce matin, à la Tour Eiffel, un inventeur, Monsieur Reichelt, tailleur, se jette de la première plate-forme avec un parachute de son invention. Il tombe directement et se tue. Je n'y étais pas. Quel dommage pour mes photographies.» Jeune et amateur (il a dix-huit ans et photographie depuis... 1901), Lartigue n'était pas de ceux que l'on convoque. Les opérateurs Pathé, par contre, étaient là, à deux caméras au moins : sur la plateforme et au sol.

On voit donc pour toujours un homme de taille plutôt moyenne, à demi enrobé dans une sorte de cape à deux pans, qui semble assez lourde et se relève en tiare au-dessus des épaules. Il est debout sur un tabouret qui lui permet de prendre pied sur le bord de la barrière. Il hésite quelques longues secondes, son haleine fait une petite fumée dans l'air froid du matin (il est bientôt 08h05). Enfin il se lance. Il est monté là-haut («58 mètres au-dessus du sol», selon le Baedeker) pour prouver que le vêtement-parachute de son invention fonctionne à la satisfaction de l'utilisateur et pour la gloire de son inventeur. Le plan suivant montre la trajectoire du tailleur viennois dans le vide, masse sombre bientôt brutalement stoppée dans son accélération (c'est une chose difficile à filmer qu'un corps opaque sur fond de ciel et, de plus, pris d'un mouvement pareil). La troisième image est un gros plan d'une dépression dans le sol du Champ de Mars, dont une main, armée d'une règle, mesure la profondeur (14 centimètres). Le dernier plan montre la foule bousculée qui s'écarte devant un corps

que l'on emporte en hâte. Curieux ordre qui trahit peut-être une extrapolation dans la copie de cette scène d'actualité de 43 mètres, cataloguée sous le titre *L'expérience tragique de la Tour Eiffel - La mort de l'inventeur Reichelt*.

Lartigue aurait pu en voir les images le soir même dans une des salles de cinéma Pathé de la capitale. En feuilletant *L'Illustration* la semaine suivante, il en retrouva certainement les photogrammes - maigre consolation à son regret de n'avoir pas été là au bon moment, à l'instant fatal!

Le cinéma fut très vite friand de spectacles potentiellement définitifs pour les exécutants. Dompteuse parmi les fauves ou les serpents, funambule sans filet sous le chapiteau ou au-dessus de la place aux pavés serrés, aviateur dans sa machine de toiles et de bois. Le spectateur retient son souffle. Et si pour une fois je voyais la chose avoir lieu?

C'est ce qui arriva aux opérateurs de cinéma - et à combien de photographes? - , le 28 décembre 1910, quand Laffont et son passager Pola churent à Issy-les-Moulineaux. Et les images Pathé firent le même circuit des médias que celles du tailleur autrichien, de l'écran aux illustrés, de la cinématographie à la chronophotographie.

7. d'Buebe / les gamins

Dans *Bider der Flieger*, le film de Steckel et Lenz, ce sont les enfants de l'école de Langenbruck, le village natal d'Oskar Bider, qui mettent en branle la souscription nationale lancée en 1913 pour pourvoir le pays d'une aviation militaire. Invention de scénariste moralisant, miroir de la mobilisation de la jeunesse que ce film de 1941 veut illustrer en opposant la génération nouvelle à l'inertie et à la respectabilité petit-bourgeois, à la pusillanimité des gens d'argent. L'aviation nationale ne saurait relever que de la vocation et Bider, c'est la volonté faite homme.

Retenons de cette imagerie la présence des enfants. Dans les années des premiers passages d'avion, ils sont toujours là. Les articles du journal ne manquent pas de les distinguer parmi tout ce monde qui s'étonne et se met aux fenêtres, se rend en masse aux premiers atterrissages, aux premiers meetings. Dans la cour des écoles, dans la rue, leurs clameurs aigües sont peut-être entendues des aviateurs, qui volaient le buste au vent et qui coupaient parfois le moteur pour planer un petit coup. Ils sont là, les enfants, dans ces images tournées en 1919, le 21 juin après 14h.18, sur la St. Jakobsmatte bâloise, quand Bider revient de son tour de Suisse sur biplan "Haefeli" 150 CV (850 km., étapes à Genève, Lausanne, Bellinzzone, Coire, 7h28 de vol, un changement de machine). Ils sont là, au premier rang. A peine si l'on compte quelques filles. Ce sont des garçons surtout. Ils ont le crâne hygiéniquement rasé de l'âge scolaire.

Ils ont une révélation : si les aviateurs semblent si corpulents malgré leur jeunesse, c'est qu'ils revêtent d'épaisses combinaisons dont justement le passager de Bider, le journaliste Theo Gubler, qui vient de sauter sportivement de son siège, s'écosse. (*Grundstein zum Basler Flugwesen*, CH 1919, n'est pas dans notre programme. Vous le verrez une autre fois).

Deux semaines plus tard, ces mêmes garçons apprendront la mort de leur héros, au commande de son avion préféré, un Nieuport, à Dübendorf, alors qu'il allait s'engager dans une carrière civile. Ils en verront l'enterrement au cinéma, car là aussi ils furent tout de suite nombreux (nous pouvons assister aujourd'hui presque au même spectacle, puisque le film a été conservé, ou du moins ses vestiges : c'est [*L'enterrement d'Oskar Bider*], CH 1919.

Une vingtaine d'années plus tard, ils offriront peut-être à leur aîné *Fliegt mit!*, de l'aviateur Walter Ackermann. Ce best-seller du livre didactique suisse est dédié "Den Schweizer Buben und ihrer Sehnsucht". L'ouvrage fut publié en français sous le titre *L'Appel des nuages*. Il commence par ces mots: « A bord du HB ITE Zurich-Bâle-Londres. Sur mes genoux, le carnet de bord est ouvert. ».

8. Promenade à Langenbruck

La tombe est un peu à l'écart dans le petit cimetière qui jouxte l'église. Un aigle aux ailes déployées est sculpté dans la pierre. Si l'on s'éloigne un peu sur le chemin longeant le cimetière, on voit cette image du film - je parle de celui des funérailles - qui fait apparaître au nord est, au-delà de l'église, au-delà du village, la pente de la colline, rapide et tout en pré, et la route étroite qui serpente en direction de Belchenflue. Sur la double tombe l'inscription étonne, quand on vient là avec le chant des griots en tête - Ilg (*Probus*, 1922), Walter (*Bider der Flieger*, 1938) Steckel et Lenz (*Bider der Flieger*, 1941) et Tilgenkamp, le mémorialiste.

Certes, l'oiseau rappelle que Bider fut un aviateur, mais pour qui le sait déjà. Le passant des cimetières, qui aurait fait étape à Langenbruck, qui se serait arrêté devant le canon placé au centre du village où il défend une buvette et une sorte de grange où l'on peut acheter des objets militaires, qui aurait renoncé à entrer dans le musée d'uniformes en face de la même buvette, cet improbable passant, chargé peut-être du souvenir d'un film ancien, tourné exactement où il se tient dans ce début d'automne, mais l'après-midi du 10 juillet 1919, dans le bruissement endeuillé des uniformes et les cuivres funèbres, à quelle histoire pense-t-il quand il se penche et qu'il lit *Zum Andenken an das Geschwisterpaar Oskar Bider (1891-1919) und Leny Bider (1894-1919)* ?

Les deux morts n'eurent rien d'épique, une chute au petit matin, au commande d'un avion militaire qui n'aurait pas dû être autorisé de vol, et un suicide, le même jour, à l'hôtel.

9. Ciné-miroir

Revenons à Gsell, précieux témoin pour qui traque, au gré de la presse éphémère ou de la mémoire, la trace d'une chose si vite devenue commune, le cinéma - le cinéma fait ou le cinéma vu.

Nous l'avons laissé à Pau. Brevet en poche, il répondra à une offre d'emploi parue dans la revue *Flugsport* pour le poste de chef-pilote chez Dornier Flugzeug G.m.b.H., à Berlin. Le poste est vacant en raison de la mort accidentelle du titulaire précédent:

«Pas question de se laisser effrayer. Etranger dans la grande ville, j'entrai dans un cinéma et la première chose que j'y vis, ce fut la chute de mon prédécesseur. En pénétrant dans le hangar scellé et abandonné, je trébuchai sur les restes de cette machine de malheur. C'était peut-être un signe que mes chutes n'allaient pas me précipiter au sol de bien haut. Et c'est bien ce qui me sauva à plusieurs reprises pendant ces années-là. » (op. cit., p. 22).

Dans ses souvenirs, Gsell évoque le cinéma une troisième fois. L'anecdote peut paraître insignifiante, mais il faut la lire en se souvenant que la reconnaissance d'un proche à l'écran – fiancé partant à la guerre, mari surpris en galante compagnie par l'œil de caméra - fut un fantasme qui accompagna fortement la première réception des "images animées".

En octobre 1912, Gsell fait les essais de l'"Ente", un aéroplane conçu par le professeur Reissner, de la Technische Hochschule de Aachen, muni d'ailes en tôle ondulée - d'où le sobriquet donné à l'avion, «Wellblechbude».

Les actualités filmée s'y intéressent :

«Le lendemain[12 octobre 1912] je vole pour une compagnie cinématographique qui filme l'étrange oiseau pour les actualités. C'est l'occasion pour ma mère de voir voler son fils au moins sur un écran. Je lui demandai ce qu'elle avait pensé de la chose. Elle m'écrivit de Suisse : « Tu devrais acheter un nouveau pantalon de cuir. Comment peut-on exhiber aux yeux de tous et en gros plan une si grosse tache en montant dans l'avion ! » (Gsell, op. cit., p. 69).

10. Le partage du deuil

Vendredi 23 septembre 1910, Géo Chavez a franchi les Alpes, de Brig à Domodossola. Les vents l'ont contraint à emprunter le passage le plus périlleux, par Gondo. Toute l'Europe est informée.

Près du "terrain de lancement", délimité sur un plateau du Brigerberg, ont été installés téléphone et télégraphe. Parmi les autres aviateurs présents, l'Américain Weymann, sur biplan Farman, est le seul concurrent sérieux du franco-péruvien. L'épreuve débute le 19 et se clôt le 24. Contrairement aux prévisions, le temps est défavorable.

Chavez, sur monoplane Blériot, ne partira effectivement que vendredi après-midi, le 23. Son exploit est répercuté avant même qu'il ne parvienne, quarante minutes après son départ, à l'étape de Domodossola (organisé par des Italiens, l'épreuve doit se terminer à Milan). Sous les applaudissements de la foule, il dépassera le terrain de Domodossola, reviendra pour atterrir, quand, à dix mètres du sol ses deux ailes se rabattent. On le retirera des débris de sa machine, les jambes lourdement fracturées. C'est un homme jeune (il a 28 ans) et athlétique, dans un mois, disent les médecins, il sera remis.

Jour après jour, toute l'Europe suit l'état de santé de Chavez, sait ce qu'il a raconté de son vol inouï, apprend qu'on lui donne du café et de l'eau minérale glacée pour étancher sa soif, que son frère est

arrivé à temps de Paris pour assister à son agonie, qu'une foule immense défile devant le corps exposé à l'hôpital.

Toute l'Europe voit Weymann assis dans son biplan, tirer par jeu ou par vérification sur l'élastique de ses lunettes, Farman en personne près de l'avion de sa fabrication, et Chavez, recordman de la hauteur (2587m., sur "Blériot", le 8 septembre) s'envoler vers l'inconnu et disparaître au loin. Ce sont des images de cinéma : *Der Flug über die Alpen im Aeroplan*, Croce, Italie 1910. Elles vinrent prolonger ce que les journaux publiaient jour après jour sur l'événement, les essais matinaux des "rois de l'air", les repérages en automobile, l'installations des colonnes de secours, les touristes venus à Brigue par l'Orient-Express.

Vit-on à l'écran des images de l'accident? Son résultat, certainement : un tas de bois sur un chariot que deux soldats escortent. Et ses conséquences : toute une ville en deuil, l'impressionnant cortège funèbre du 29 septembre et, de part et d'autre du porche de l'église, ces ornements baroques - de grands squelettes peints ou brodés sur toile.

Plus haut était venu le soupçon qu'assister au spectacle du risque, c'était attendre, souhaiter même la vue de la mort. Le film des funérailles de Chavez, considéré non pas tout seul, rouleau d'images d'archives heureusement conservées, mais replacé dans le savoir et l'émotion de ceux auxquels il fut destiné, semble avoir pu être une des formes d'un deuil porté par une collectivité entière. Suivre la mort de Chavez, de communiqués en témoignages, ne relèverait donc pas de la curiosité morbide et assister, grâce au cinéma, aux derniers hommages, ce serait une manière de prendre place dans cette foule de Domodossola, visiblement émue (*I solenni funerali dell'aviatore Chavez*, Comerio, Italie 1910).

Quand on fera une histoire des spectateurs, outre celle du seul spectacle, peut-être trouvera-t-on des témoignages de cela, qui est ici autant une rêverie devant ces images impressionnantes qu'une hypothèse pour le chercheur.

Roland Cosandey

Ce texte a été publié en allemand dans une première version illustrée, sous le titre de «Fliegen, filmen, träumen : ein Patchwork», dans *Basler Magazin*, no 41, 21 octobre 2000, pp. 7-9 (supplément de la *Basler Zeitung*, no 246).