

La traversée aérienne des Alpes : de l'aventure aéronautique à l'exploit sportif (1849-1914)

Autor(en): **Robène, Luc**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen**

Band (Jahr): **22 (2017)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-696922>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La traversée aérienne des Alpes

De l'aventure aéronautique à l'exploit sportif (1849–1914)

Luc Robène

Zusammenfassung

Der erste Flug über die Alpen. Vom aeronautischen Abenteuer zur sportlichen Meisterleistung (1849–1914)

Am 23. September 1910 startete der Luftfahrtpionier Jorge Chavez in Brig (CH), um mit seinem Fluggerät den Simplon nach Domodossola (I) zu überfliegen. Der Flug gelang zunächst, doch bei der Landung brach das Flugzeug auseinander. Chavez starb vier Tage später. Auch wenn diese heldenhafte Tragödie eine wichtige Etappe für die Eroberung des Luftraums darstellte, war sie in Wirklichkeit nur einer von vielen Meilensteinen in der langen Geschichte der Alpenüberquerungen, welche die Luftfahrtpioniere des 19. Jh. mit dem Ballon oder dem Flugzeug bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges unternahmen. Den Anfang machte der Ballonfahrer Francisque Arban, der im Jahr 1849 als Erster die Alpen überflog.

Le franchissement des montagnes par la voie des airs ne semble pas avoir immédiatement mobilisé l'activité pionnière des aéronautes. Alors que les premières ascensions aérostatiques (montgolfières et ballons) ont lieu à Paris en 1783¹ et que les hardis voyageurs aériens se lancent dans la périlleuse traversée de la Manche en ballon dès 1785², il faut attendre 1849 pour que soit réalisée la première traversée aérienne des Alpes, et 1875 pour qu'une prouesse de même nature permette de vaincre la chaîne des Pyrénées.³ Encore faut-il noter que ces traversées à haut risque relèvent alors de l'action isolée de quelques intrépides pionniers, aéronautes de métier, et qu'elles ne seront dans l'ensemble renou-

velées de manière significative, c'est-à-dire avec une relative régularité, qu'au tournant des XIX^e et XX^e siècles, lorsqu'une frange d'amateurs aisés s'approprié les pratiques aéronautiques pour les convertir en sport de l'air. Dès le début du XX^e siècle, l'essor de l'aéroplane vient reconfigurer la logique de ces défis si bien qu'à la veille de la guerre, le franchissement de l'arc alpin est devenu pour les aviateurs, sinon une «classique», du moins le lieu d'un affrontement codifié, qui intègre le jeu de grandes compétitions sportives inédites: les meetings aériens. Le rythme et le sens de ces rencontres entre la montagne et les voyageurs aériens questionnent. Débutée tardivement sous l'impulsion «plus légère que l'air» des aventuriers⁴, puis des sportsmen avant de s'ouvrir en une forme d'accélération brutale aux exploits des aviateurs, la conquête aérienne des Alpes cristallise sur un peu plus d'un demi-siècle des désirs d'excellence⁵ et de performance aux contours changeants.

L'histoire technique de la conquête de l'air constitue bien évidemment un cadre structurant pour saisir ce qui se joue dans ces raids aériens. Car l'épreuve représente d'abord un défi dont la singularité tient autant à l'obstacle formidable qu'aux conditions météorologiques qui sont susceptibles de contrarier les mécanismes ordinaires de la navigation aérienne. Elle participe dès lors à délimiter, autant qu'un territoire de l'exploit, un paradigme original de l'expérimentation technique. Survoler les Alpes permettrait de donner la mesure des capacités des machines volantes, stimulant conjointement les développements des technologies de la conquête de l'air et de leurs usages, non sans agir symétriquement sur la perception du contexte et la transformation des représentations de la montagne au fur et à mesure que s'invente précisément un art du pilotage de montagne. Au XIX^e siècle, les premières tentatives ne peuvent relever que de l'utilisation encore hasardeuse du «plus léger que l'air».⁶ Elles engagent les hommes dans des périple d'autant plus audacieux que le problème de la dirigeabilité des ballons reste entier. L'aéronaute doit donc jouer sur l'altitude de l'aérostat pour capter les courants aériens susceptibles de le porter dans la bonne direction. Au début du XX^e siècle, l'essor de l'aéroplane, qui entérine la maîtrise d'un vol motorisé, dirigeable à volonté, renouvelle en profondeur les perspectives du problème. La première tentative de franchissement des Alpes en avion (1910) se solde à la fois par une victoire technique et par la mort du pilote décrite dans la presse comme l'ultime sacrifice d'un soldat du progrès.⁷ À l'heure où le survol des massifs et des gouffres distingue les meilleurs aviateurs et participe de leur héroïsation, l'événement engage à questionner les changements de conditions et de représentations qui rythment cette conquête singulière.

La grille technique demeure dès lors insuffisante pour appréhender le changement de perspectives qui s'avive à la fois de la transformation des contextes de l'épreuve, des profils sociaux des acteurs et des imaginaires produits par ces rencontres. De fait, si la première traversée vient en 1849 rehausser la réputation d'intrépidité d'un aéronaute de spectacle, la réitération de l'exploit à partir de 1898, s'arrime à de nouvelles manières d'appréhender le voyage aérien. Ces pratiques émergentes valorisent l'amateurisme et la performance individuelle, gratuite, inimitable. Elles témoignent conjointement d'une sensibilité nouvelle à l'égard de la nature⁸ et d'un désir de conquête du monde⁹ ouvert sur la curiosité, les sciences, la photographie.¹⁰ Mais cet investissement inédit de la montagne dominé par l'aventure distinctive des élites, est à son tour tenaillé par de nouveaux enjeux dans le courant des luttes sportives et de la concurrence industrielle qui marquent les débuts de l'aviation alors que le massif alpin devient le symbole d'une nature qu'il s'agit en quelque sorte de «moderniser» et de soumettre aux impératifs techniques et sportifs de la vitesse.

Conjointement, les étapes de ce franchissement tant symbolique que matériel participent à renouveler le regard que les hommes portent sur les Alpes: de l'expérience pionnière, encore fragile, abordée sous l'angle de la relation de voyage, aux exploits d'amateurs éclairés, férus de comptes rendus scientifiques et de reportages photographiques édifiants, pourvoyeurs d'images bientôt partagées à plus grande échelle dans la presse populaire. Ces pratiques exploratoires transforment un univers autrefois craint en paysages admirables, faisant surgir du chaos mystérieux des vues vertigineuses, inventant au fil des épreuves un quadrillage de l'espace, une géographie de l'exploit codifiée par les parcours, les tentatives, les succès et les échecs sportifs des hommes et des machines.

Au total, cette réinvention du monde questionne l'innovation dans sa perspective la plus large. En se constituant en défi redoutable, en se muant en espace de conquête qui appelle l'exploit aérien et suscite bientôt la performance sportive, la montagne oppose aux aéronautes puis aux aviateurs une résistance qui donne un sens singulier à l'exploration des possibles. Elle suggère en définitive que l'épreuve de la traversée n'est en réalité que le révélateur d'un échange au prisme duquel la montagne se transforme sous le regard changeant des hommes autant qu'elle participe à transformer leurs pratiques et leurs horizons.

De Marseille à Milan en ballon: l'exploit d'un «professionnel de l'air» (1849)

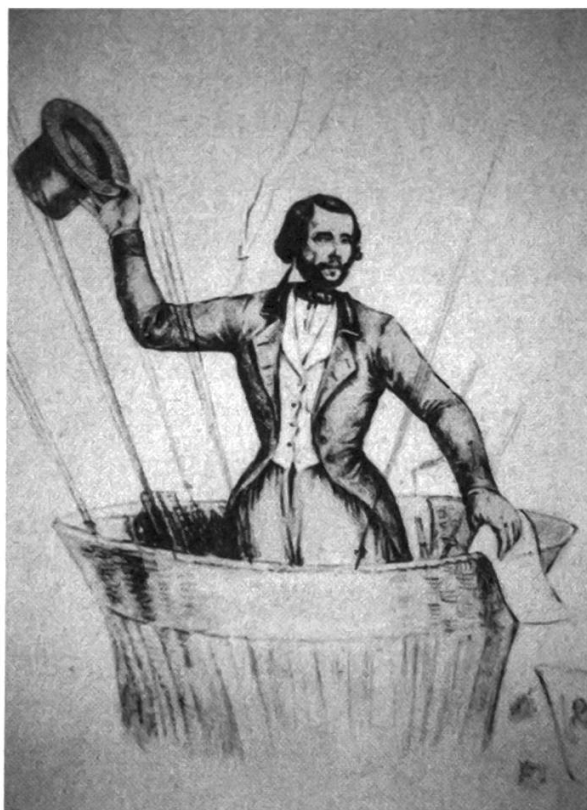
«Parti le dimanche 2 septembre à 6 heures et demi du soir du Château-des-Fleurs, je traversai à 8 heures les bois de l'Esterel à la hauteur de 13 000 pieds. Il faisait froid mais sec et le thermomètre affichait 4 degrés en dessous de zéro. Le vent soufflait du Sud-Ouest et me poussait vers Nice [...]».¹¹

Francisque Arban, homme de l'art

C'est ainsi que l'aéronaute et artificier français Francisque Arban, né à Lyon en 1815, débute le récit du voyage aérien qui, en cette fin d'été 1849, vient de le conduire de Marseille jusqu'aux environs de Turin, dans le petit village de Piou Forte, après avoir franchi 140 lieues et survolé avec maestria la chaîne des Alpes. Prouesse sans équivalent à l'époque, cette traversée pionnière ne saurait se confondre avec les performances auxquelles le sport moderne habituera le public quelques décennies plus tard. Loin de l'amateurisme et de l'exploit pour l'exploit, l'intrépidité de l'aéronaute relève bien davantage, en ce milieu de XIX^e siècle, de considérations matérielles. Cette audace, couronnée de succès, vient en effet conforter une réputation professionnelle acquise au fil d'ascensions en ballon exécutées en France et en Europe.

Il faut se souvenir qu'après une phase d'expérimentation relativement courte, à la fin du XVIII^e siècle, le «plus léger que l'air» est devenu un instrument de spectacle.¹² La difficulté à rendre dirigeable les nouvelles machines et contrairement le succès populaire qu'elles avaient acquis lors des expériences publiques ont contribué à les transformer en sujet d'amusement et à disqualifier durablement leur dimension sérieuse et utilitaire. Ce glissement du théâtre de la physique du XVIII^e siècle vers le théâtre de la foire du XIX^e siècle, s'est accompagné de changements majeurs: le spectacle des ballons est devenu une affaire rentable gérée par des aéronautes professionnels. Ces hommes et ces femmes ont défrayé la chronique en agrémentant leurs vols d'un ensemble de pratiques destinées à capter durablement l'attention du public: ballons illuminés, effets pyrotechniques, sauts en parachute, ascensions acrobatiques. Simultanément, ces «professionnels de l'air», souvent rassemblés au sein de dynasties familiales ont développé une expertise en matière d'ascensions, de construction des aérostats, de perfectionnement voire d'innovations techniques. L'aéronaute Charles Green

Fig. 1: *Francisque Arban (1815–1849)*.
Source: *Collection Charles Dollfus*.



par exemple remplace dès 1821 l'hydrogène par du gaz d'éclairage, bien moins dangereux, bien plus facile à obtenir et moins coûteux, permettant à la navigation aérienne de se projeter sur des distances et des altitudes plus importantes. Si les spectacles sont d'abord organisés par les aéronautes à partir de souscriptions, à titre privé, ou dans des lieux spécifiques comme les jardins de plaisir à l'exemple de Tivoli à Paris ou de Plaisance à Bordeaux, à partir des années 1820–1830, de nombreuses municipalités entrent sur ce marché et passent commande auprès de ces spécialistes reconnus pour l'exécution d'ascensions dans le cadre des fêtes publiques. C'est dans cette dynamique de professionnalisation du vol humain, comme nous allons le voir, qu'il convient de resituer l'activité aérostatique de F. Arban.

Après avoir réalisé en 1833 à Lyon, sa ville natale, une première expérience dans une montgolfière en papier, ce fils d'un artificier et frère du musicien Joseph Jean-Baptiste Laurent Arban (1825–1889), s'est investi aux côtés de son père dans l'art de la pyrotechnie, puis il a fondé avec lui une usine à gaz. C'est à partir de ces activités et des effets de réseaux qui mettent alors en contact le monde des aéronautes professionnels avec celui des artistes et des fournisseurs (pyrotechnies, gaz), que F. Arban s'ouvre au métier d'aéronaute. Il exécute une première ascension de spectacle en 1841 à Lyon en compagnie de l'aéronaute

professionnel italien Antonio Comaschi qu'il accompagne ensuite à Turin et à Naples. Puis, seul, il monte en ballon à Rome, à Florence, à Milan, avant de voler à Nîmes, puis à Marseille, point de départ de son périple alpin.

Le choix des Alpes

Il faut d'emblée noter que la traversée aérienne des Alpes, devenue après coup l'élément remarquable du voyage aérien exécuté le 2 septembre 1849, ne figurait pas au programme des réjouissances. Elle résulte d'une décision opportune de l'aéronaute qui a transformé en voyage au long cours un spectacle aérostatique dont le but initial était de distraire la foule des Marseillais rassemblés en masse pour voir décoller un ballon. Ce choix relève d'un procédé assez courant chez les aéronautes de métier: remplir tout d'abord son contrat d'artiste en s'élevant sous les yeux émerveillés et les vivats de la foule, puis en fonction des conditions atmosphériques et des vents, tracer sa route et décider de donner telle ou telle envergure à son voyage. À Nîmes, par exemple, lors de sa trente-huitième ascension, quelques semaines avant les Alpes, Arban décide une fois dans les airs, de l'ampleur qu'il peut espérer donner à sa performance professionnelle, condition utile voire essentielle pour asseoir une réputation d'intrépidité qui demeure alors le meilleur argument publicitaire pour de futures commandes: «Le célèbre aéronaute M. Francisque Arban, vient de faire à Nîmes une audacieuse ascension. Parti de Nîmes dimanche à sept heures du soir, M. Arban s'éleva immédiatement à une grande hauteur (3500 mètres) et, trouvant le vent favorable, il résolut d'aller jusqu'à Lyon [...]».¹³

Certes ces décisions ne sont pas sans conséquences et l'estimation très fine du danger relève de l'expertise acquise au gré des ascensions: «Pendant qu'il marchait avec une vitesse de quinze à seize lieues à l'heure, la nuit se fit et devient bientôt tellement obscure qu'il perdit complètement de vue le Rhône qui lui servait de guide. Bientôt il se trouva au milieu d'un orage effroyable, et, passant au-dessus d'une ville éclairée au gaz, il résolut de descendre à terre; mais sa course était si rapide que pendant qu'il laissait échapper le gaz il avait déjà fait trois lieux, en sorte qu'il descendit, à neuf heures et demie, à trois lieues au-dessus de Privas, près d'Alissas, ainsi que l'atteste un certificat du maire de cette commune. La nacelle de M. Arban vient se poser sur un gros mûrier, où elle s'accrocha et auquel il se retenait lui-même à bras le corps pour résister à la violence du vent [...]».¹⁴

Tout laisse donc à penser que F. Arban, sans avoir nécessairement imaginé traverser les Alpes, avait paré à toute éventualité, anticipant la possibilité d'affronter des conditions de vol relativement difficiles. En témoignent les provisions de lest et la possibilité de prendre un repas en altitude. Et quoique les vêtements destinés à le prémunir du froid aient peiné à remplir leur office, le deuxième temps de l'ascension est enclenché lorsque l'aéronaute, parti de Marseille, après avoir approché Nice, estime pouvoir prolonger son vol et se lancer à l'assaut des Alpes: «Je me suis trouvé pendant près de deux heures enveloppé de nuages fort épais. Ma pelisse ne suffisait plus pour me garantir du froid, en particulier au niveau des pieds. Je résolus néanmoins de continuer et de traverser les Alpes que je savais toutes proches, ma provision de lest étant suffisante pour me porter au-dessus des plus hauts pics». ¹⁵ À plus de 4500 mètres d'altitude, Arban bientôt saisi par l'intensité du spectacle formidable qui s'offre à lui, confronté au gigantisme d'une nature encore redoutée qu'il est le premier à contempler vue du ciel, multiplie les notes poétiques et épiques qu'il insère dans un compte rendu volontiers plus descriptif et plus «savant», analysant la température, les effets de lumière, les conditions climatiques: «Le froid augmentait, le vent devenait régulier, la lune m'éclairait comme en plein jour. J'étais au pied des Alpes; les neiges, les cascades, les ruisseaux étincelaient; les gouffres, les rochers formaient des masses noires qui servaient d'ombre à ce tableau gigantesque [...]». ¹⁶

Souper au sommet du monde

Face au risque terrible de la chute, sans possibilité de secours, Arban donne le sentiment de ne rien avoir laissé au hasard. L'analyse de chaque situation, de chaque position, est sereine et semble tenir à distance une représentation plus fantastique de la montagne, jouissant même du plaisir unique d'une collation prise au surplomb des cimes: «Il était 11 heures du soir lorsque j'arrivai au sommet des Alpes; l'horizon devenait libre, ma marche régulière. Mais je songeai à souper [...]». ¹⁷

Certes, la relation de voyage, rédigée après coup à partir de notes saisies dans l'instant, gomme vraisemblablement une partie des craintes et des émotions qui ont pu marquer le vol et altère la réalité et les conditions dans lesquelles Arban effectue alors son audacieux périple. Toutefois l'assurance et le sang-froid surprennent, jusqu'au geste de défi, consistant à laisser une trace matérielle

de cette victoire; décision qui illustre à tout le moins ce sentiment de fierté et de puissance inscrit dans la conscience de l'expérience pionnière: «J'étais à la hauteur de 4600 mètres; il me fallait continuer forcément mon voyage et gagner le Piémont; je ne voyais devant moi que le chaos et ma descente dans ces parages devenait impossible [...]. Après avoir soupé, l'idée me vint de jeter une bouteille vide au milieu de ces neiges, afin que, si un jour quelque hardi voyageur venait à faire une ascension sur ce pic, il put trouver un vestige qui fit croire qu'un autre avant lui avait exploré ces régions vierges de tout habitant».¹⁸

La manière de se repérer dans ce type de navigation est bien évidemment primordiale. Ici encore, les connaissances géographiques de F. Arban peuvent surprendre.¹⁹ Elles montrent que le Français avait pris la peine de préparer l'éventualité du saut au-dessus des montagnes et qu'il savait reconnaître les reliefs caractéristiques, y compris côté italien, ce qui peut aussi se concevoir si l'on tient compte de ses incursions régulières en Italie lors de ses tournées professionnelles: «À 1 heure et demi du matin je me trouvai au-dessus du mont Viso, que je connaissais... je reconnus la position... Avant cette certitude, un singulier effet de mirage, produit par la lune sur les neiges et les nuages, aurait pu me faire croire que j'étais en pleine mer... Le mont Blanc que j'avais à ma gauche, à ma hauteur, dominait tous les nuages et ressemblait à un immense bloc de cristal qui scintillait de mille feux (puis) Le mont Viso que j'avais derrière moi m'indiqua d'une façon certaine que j'étais aux environs de Turin. Je me décidai à descendre, ce que je fis sans aucune difficulté, ayant encore du lest à ma disposition pour aller plus loin [...] j'étais dans le village de Pion Porte, près de Stubini, à 6 kilomètres de Turin».²⁰

Ce succès devait pourtant conduire à une célébrité fatale. L'appel de la renommée grandissante conduit Arban à se produire en spectacle dès le mois suivant à Barcelone, en Espagne, devant une foule immense. Pour l'occasion il est accompagné de son épouse qui ascensionne ponctuellement avec lui. Mais en ce 7 octobre 1849, les conditions météorologiques sont effroyables, l'aéronaute décide alors de reporter son départ au grand dam des spectateurs. Pressé par une partie du public qui l'accable injustement et ne pouvant tolérer que son courage puisse être mis en doute, le vainqueur des Alpes se résout à faire descendre son épouse de la nacelle afin de partir seul braver le mauvais temps. Son ballon s'abîme en mer et l'intrépide aéronaute périt noyé.²¹

Cette fin tragique, loin d'être un cas unique dans le monde de l'aérostation professionnelle de l'époque²², illustre parfaitement la tension qui naît de la logique

commerciale et spectaculaire des ascensions publiques, indexée sur la prise de risque. De fait, l'exploit inaugural de Francisque Arban restera longtemps inégalé. Il faut attendre quarante ans pour voir les hommes repartir dans un contexte sensiblement différent à l'assaut aérien des Alpes.

La traversée aérienne des Alpes en amateur (1898–1909)

«Franchir le mont Blanc en Ballon tel est l'exploit nouveau que rêve et projette d'accomplir le célèbre aéronaute Spelterini qui par six fois déjà a six fois victorieusement réussi la traversée aéronautique des Alpes Suisses. Les 4804 mètres du colosse le tentent; il ambitionne de sauter par-dessus les immenses glaciers et les insondables précipices du roi des Alpes, de naviguer entre les cimes du gigantesque massif, de glisser le long des arêtes et des parois inaccessibles, de couler au-dessus des abîmes effrayants et de jouer ainsi avec le chaos sublime et les horreurs magnifiques des monts solennels dans l'immobilité des neiges éternelles».²³

Une génération d'amateurs éclairés

Né en 1852, le Suisse Eduard Spelterini²⁴ incarne la nouvelle génération d'aéronautes qui s'empare des Alpes au tournant des XIX^e et XX^e siècles. En 1898, il est le premier à tenter et à réussir de nouveau la traversée aérienne des massifs montagneux, prouesse qu'il renouvelle plus d'une demi-douzaine de fois avant 1914, échouant de peu dans ce qu'il considère alors comme l'ultime expérience sportive: le survol du Mont Blanc.

Deux aspects essentiels caractérisent cette relance. D'une part, elle est le fait d'amateurs aisés qui trouvent dans la pratique de l'excursion aérienne et l'accomplissement de l'exploit sublime, la récompense de leurs efforts. Ces sportsmen fréquentent divers cercles comme le Touring Club de France (1890), dont ils inaugurent la section aérostatique (1893)²⁵ avant de créer l'Automobile-Club de France (1895) puis l'Aéro-Club de France (1898).²⁶ Appartenant à une élite cosmopolite, ces jeunes hommes, bourgeois et aristocrates, industriels du cycle et des nouvelles locomotions, mais également savants, journalistes en vue, ont en commun le sentiment de partir à la conquête du monde. L'arc alpin représente un champ de prouesses à la mesure de leurs ambitions et de leurs goûts distinctifs.²⁷

La deuxième caractéristique de ces aventures aériennes réside dans l'émergence d'une sensibilité nouvelle à l'égard de la nature et de ses bienfaits. Comme le montrent de très nombreux récits, ces amateurs deviennent des précurseurs et des prescripteurs auprès de leurs pairs dans la manière d'appréhender la beauté des paysages, de s'approprier les bénéfices de l'altitude, de la lumière, du silence, d'apprécier les vertus du soleil et du grand air.²⁸ Ils pratiquent la photographie et participent à la promotion d'expériences à consonances savantes (météorologie, physique, astronomie, physiologie).

Par le nombre de ses expéditions aériennes et son inlassable activité d'artiste et de photographe, Spelterini est de ceux qui marquent durablement cette aventure. En 1909, *La Vie au Grand Air* rend grâce au courage et à la délicatesse de ce pionnier en publiant une immense vue en couleur illustrant l'assaut du Mont Blanc en ballon. Un commentaire éloquent accompagne la gravure: «C'est une performance très difficile à réaliser, que celle de la traversée des Alpes en ballon. Le vent est rarement favorable et il faut atteindre des altitudes très élevées. Mais quel spectacle prodigieux que celui de ces milliers de pics et d'aiguilles couverts de neige, qui s'étendent à perte de vue au-dessous des audacieux aéronautes».²⁹

Ce sacre médiatique vient couronner ce qui apparaît alors comme une trajectoire personnelle remarquable. Dès 1896, c'est-à-dire deux ans avant sa première traversée aérienne des Alpes, Spelterini qui s'est déjà illustré dans le survol des déserts et des grands espaces qu'il photographie depuis sa nacelle, fait la une du très sérieux mensuel scientifique et technique de la locomotion aérienne, *L'Aérophile*. Le journaliste E. Aimé, futur membre fondateur de l'Aéro-Club de France, dresse alors le portrait d'un amateur passionné et d'un esthète qui, au-delà de sa Suisse natale, a fait de la France, patrie des frères Montgolfier, son pays d'adoption. Après avoir évoqué la jeunesse de Spelterini, sa première ascension à Marseille, et son palmarès très impressionnant de 430 ascensions en ballon, Aimé revient sur l'engagement et la trajectoire de l'aéronaute qu'il décrit comme une vocation: «Lorsqu'il eut éprouvé ce premier enivrement du plein air qui émut si profondément sa nature sensible d'artiste et de poète, il ne tarda pas à souffrir de la nostalgie du ciel, et pour satisfaire sa passion naissante, il se consacra sans hésiter à l'aérostation et devient aéronaute comme d'autres deviennent marins, pour la vie. À partir de cette époque il entreprit chaque année une série d'ascensions dont la plupart furent très remarquables, notamment en Egypte. Ses ascensions au-dessus du Danube ne sont pas moins charmantes, les Balkans, puis l'Autriche [...]. Il songe maintenant à faire la traversée des Alpes



Fig. 2: Photographie de la Jungfrau prise en ballon par E. Spelterini.
Source: *L'Illustration*, 1904.

par-dessus le mont Blanc, entreprise hardie et superbe qui n'a encore jamais été tentée. Ce projet achève de peindre l'homme qui s'est fait un jeu d'affronter tant de fois les éléments les plus terribles de la nature et toujours sans accident ni pour ceux qui l'accompagnaient, ni pour lui-même».³⁰

Sociabilité exclusive

Cette approche de l'amateurisme éclairé rend compte de la sensibilité et des pratiques qui distinguent alors l'homme moderne. L'intérêt de cette description est aussi de laisser entrevoir la forme de sociabilité exclusive qui participe de ces pratiques. L'expérience aérostatique qui conduit les sportsmen au-dessus des cimes est une aventure partagée par un aréopage choisi de passagers. Cette brillante compagnie trouve dans ces expéditions audacieuses et dans les émotions rares et sublimes qu'elles procurent, matière à cultiver un entre-soi distinctif, à définir une forme de nec plus ultra. L'expérience initiatique cristallise ainsi la

volonté des élites de se situer littéralement en avant du progrès pour dominer le sens du changement.

Lors de son premier périple alpin, le 3 octobre 1898, E. Spelterini s'élève de Sion (Suisse), dans son ballon le *Sirius*, puis il survole les Alpes Valaisannes et l'arc jurassien avant de se poser dans la région de Besançon (France). «Cette ascension (qui a été préparée minutieusement) produit une grande émotion dans tout le monde aéronautique et aussi dans tout le monde savant».³¹ Pour l'occasion, Spelterini s'est adjoint les services d'une équipe technique composée de deux aéronautes-constructeurs de talent, Edouard Surcouf et son second Louis Capazza. Un programme scientifique a été préalablement défini par un comité scientifique composé de plus de vingt personnalités du monde savant.³² Spelterini est accompagné dans son voyage par le géologue Albert Heim, de l'École polytechnique de Zurich, et le docteur Maurer, sous-directeur du bureau central météorologique de Zurich. La performance aéronautique et «sportive»³³ de l'amateur suisse se redouble ainsi d'une légitimation savante, bientôt nimée de reflets artistiques. Pendant que Heim peut espérer faire progresser la connaissance géologique des Alpes, pendant que le docteur Maurer assure la gestion de l'oxygène (devenue un enjeu physiologique fondamental avec les ascensions en altitude) et la surveillance météorologique, Spelterini maîtrise la technique du vol, régule le souffle épique de l'exploit, et manipule son appareil photographique à chambre verticale (appareil Cailletet). Tout en commentant son art et en vantant les beautés de la montagne, Spelterini chante et déclame des poésies pour ravir ses savants invités.³⁴

D'autres voyages vont définir de nouvelles configurations dans cette fabrique sociale de l'excellence. Le 1^{er} août 1900, E. Spelterini s'élève du Rigi dans son ballon le *Jupiter* en compagnie d'Emile Gauthier, journaliste au Figaro et de l'ingénieur Ernst. Le carnet de bord de l'aéronaute indique: «Passé au-dessus de Mythen sur le canton de Glaris, dans le voisinage du Tödi, et la traversée de Glarnisch. Atterrissage sur l'Alpe Ennetsenen, près Haslen». Puis le 19 septembre 1903, Spelterini, accompagné de trois passagers de marque, le docteur Herman Seiler, le baron Wernecke et un amateur Zurichois, accomplit un raid impressionnant de vingt heures en passant au-dessus des Alpes bernoises: «Départ de Zermatt (Valais) à 1 h 15, longeant le Weisshorn, passant au-dessus des Mischabel (Dôme 4554m.) Laquinhorn; passé en Italie, revenu vers la Suisse, près Locarno, et l'atterrissage à Chinti près Bignaco (Canton de Tessin)».³⁵

Nouveaux regards

Ces courses haletantes permettent aux élites de partager et de célébrer leur différence par et dans l'exploit gratuit, aux limites de l'expérience humaine et technique. Elles constituent aussi la projection d'alliances nées dans les salons de l'Aéro-club de France. Le cercle parisien, phare mondial en matière d'aéronautique, entièrement dédié aux progrès de la locomotion aérienne et de la science des altitudes, possède en son sein diverses commissions (technique, sportive, scientifique³⁶) qui œuvrent à des rapprochements «utiles». Les Ascensions exécutées durant l'été 1902 au-dessus des Alpes par Spelterini et le docteur Guglielminetti, par exemple, permettent d'envisager l'analyse du comportement de l'organisme en altitude³⁷ et participent à initier un programme expérimental d'ascensions physiologiques encadré par la commission scientifique de *l'Aéro-Club de France*.³⁸

Les expositions photographiques, les comptes rendus scientifiques, les conférences, issus de ces voyages donnent lieu à d'autres échanges. Ces moments permettent de transformer l'expérience vécue par quelques privilégiés en impressions goûtées plus largement par une communauté choisie, étendant cette culture de l'amateurisme éclairé aux cercles des sociétés savantes, géographiques et au monde de l'alpinisme. Dans les vues aériennes que Spelterini vient présenter et commenter en personne, les sujets montagneux sont appréhendés pour la première fois depuis le ciel, saisis dans une longue perspective qui enregistre les différents plans – un glacier, la montagne, etc.

Cette mise en paysage inédite des Alpes provoque un choc visuel car rares sont ceux qui ont eu le privilège de survoler ces montagnes. Chez les excursionnistes qui ont affronté les pentes enneigées, l'innovation suscite une immense ferveur. En 1909, au Congrès national du Club Alpin, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, Spelterini stupéfie son auditoire: «Les alpinistes reconnaissent avec émotion sur l'écran lumineux les cimes géantes et tragiques. Par un renversement inattendu de la perspective, ces sommets hautains si difficilement gravis, leur apparaissaient prosternés à leurs pieds, humiliés et conquis.»³⁹

Ce basculement du regard touche progressivement un public plus large grâce à la presse. Les vues aériennes des Alpes de Spelterini sont publiées dans des médias de grande diffusion comme *l'Illustration*. La revue, qui suit le mouvement général de la presse illustrée, valorise la reproduction photographique, délaissant le dessin gravé.⁴⁰ Les clichés de l'aéronaute suisse s'intègrent aux reportages de l'hebdomadaire en fonction de leur originalité. Les photographies

des Alpes sont publiées pour la première fois en 1902, sous le titre accrocheur: «À travers la Suisse en ballon».⁴¹ Puis une seconde livraison intitulée «Les Alpes en ballon» est publiée en 1904.⁴² Ces reportages stupéfiants contribuent à créer un pittoresque inédit.

Par ailleurs, des dispositifs technologiques particuliers, comme le grand ballon captif de Louis Godard qui fonctionne lors de l'exposition de Turin (1898), permettent très ponctuellement au public d'éprouver à distance l'expérience de l'altitude alpine. La médiatisation de cette aventure pédagogique souligne, quant à elle, l'attachement privilégié des élites à l'innovation et aux changements de perspectives entrevus dans ces promesses du progrès: «Notre ballon captif qui n'a cessé de fonctionner pendant six mois ½, a reçu pendant son exploitation plusieurs fois la visite de LL. MM. La reine et le roi, de la cour, des ministres, sénateurs, députés, toutes les notabilités et de tout le monde scientifique d'Italie qui ont admiré de la nacelle, le magnifique panorama des Alpes vues de 500 mètres. [...]».⁴³

Une géographie de la traversée

Au-delà des expériences captives et des images photographiques, la pratique et les usages aériens des Alpes demeurent le bastion inexpugnable des membres du *highlife* auxquels quelques spécialistes de métier (Godard, Surcouf) apportent un soutien logistique et technique.

En 1898, SAR le duc des Abruzzes, le capitaine de Vaisseau Cagnuisi, et l'aéronaute Louis Godard, tentent ainsi la traversée des Alpes franco-italiennes au départ de Turin mais renoncent en raison des courants aériens.⁴⁴ En 1901, l'archiduc Salvator traverse les Alpes Tyroliennes, à bord du ballon *le Météore*, de Augsbourg à Bludenz, exploit qu'il renouvelle en compagnie du commandant Hinterstoisser, le 17 avril 1902, survolant les Alpes styriennes sur une distance de 145 kilomètres, de Salzburg à Judenburg via Wiessenkirchen.⁴⁵

Dès 1906, on peut noter une inflexion dans ces tentatives dont la relative multiplication rend moins prestigieux le survol des montagnes, à moins qu'un détail nouveau, original, ne permette de distinguer la prouesse accomplie. La traversée aérienne ne suffit plus, il faut que la dimension remarquable de l'exploit soit attestée par des caractères spécifiques (trajectoire, altitude, nombre de passagers, type de ballon, nature et volume du gaz employés, etc.) Les journaux contribuent bien évidemment à ce mouvement. En maîtrisant

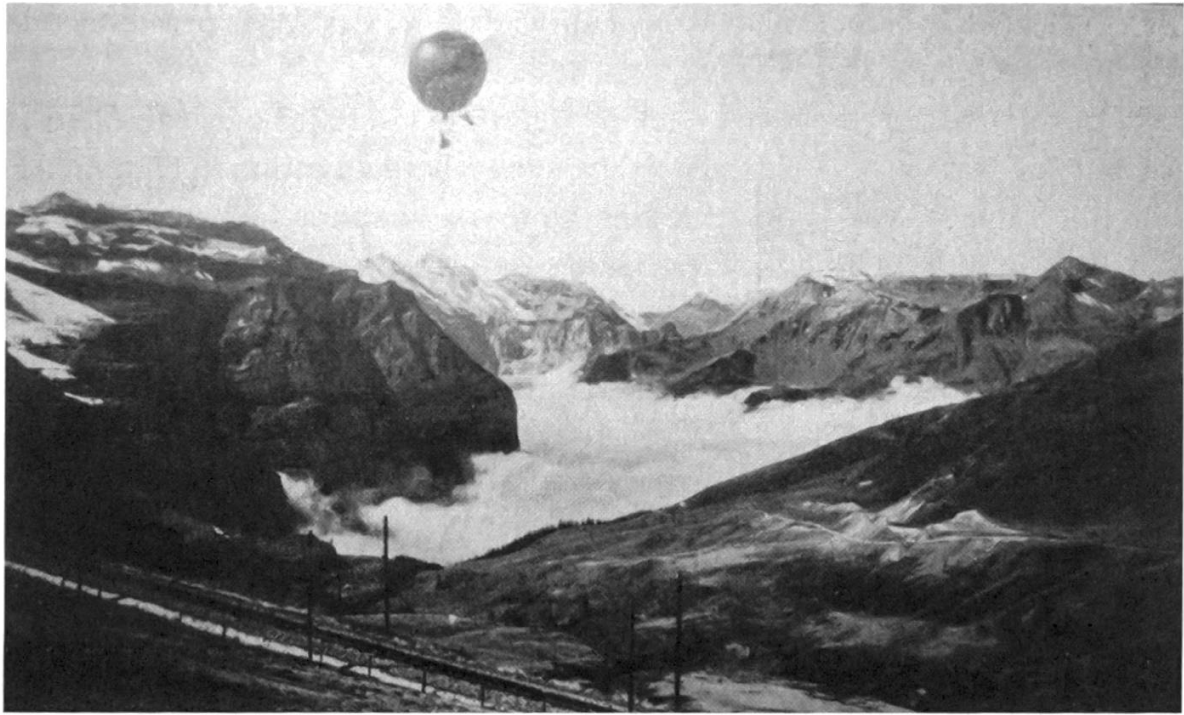


Fig. 3: *Le ballon Stella, monté par Eduard Spelterini, franchissant les sommets de l'Oberland bernois en vue de la Jungfrau. Source: Photo Link, L'Illustration, 1904.*

l'écriture de l'exploit, ils en modifient la perception, classent et déclassent les prouesses, mettent en concurrence les pilotes. Ils soulignent les nouvelles audaces, recueillent les impressions inédites de MM. Spelterini et du chevalier Katendyke qui le 6 septembre 1908 viennent de réussir la traversée complète du massif des Alpes: «C'est la première fois que l'on réussit avec un ballon gonflé au gaz d'éclairage une traversée des Alpes aussi complète du nord au sud».⁴⁶ Le sentiment de la compétition s'installe progressivement. La proposition d'organiser, dans le cadre des concours aériens de Milan, une coupe aérostatique pour la traversée aérienne des Alpes, dénommée «Coupe Marguerite de Savoie», témoigne de ce mouvement.⁴⁷

Concurremment, l'aventure sportive trace des lignes inédites. Les Alpes se projettent ainsi dans une cartographie spécifique des exploits que les médias contribuent à diffuser. Un lectorat, peu habitué à se repérer dans un univers qu'il se représente sous un jour fantastique, est invité à suivre des trajectoires. Il appréhende de nouvelles perspectives, découvre et apprend à nommer des lieux, des pics, des vallées au fil des exploits narrés par la presse. Cette illumination des Alpes n'est jamais aussi forte que lorsque les aéronautes, partis à l'assaut de nouveaux défis se heurtent à la majestueuse beauté du Mont Blanc. Entre

1906 et 1909 plusieurs tentatives pour survoler le roi des Alpes permettent de mesurer la difficulté de l'épreuve.

Le 2 juin 1906, trois amateurs italiens, Celestino Usuelli, Louis Minoletti et le capitaine Nazari, se lancent dans l'aventure à bord du ballon *Regina Elena*. Mais alors que les vents sont contraires, après un séjour de 15 heures dans les airs, ils se retrouvent à court de lest, au-dessus de l'Adriatique. Nazari et Minoletti périssent noyés.⁴⁸ Dès le mois de novembre 1906, Usuelli, accompagné d'un autre amateur, Carlo Crespi, renouvelle sa tentative. Les deux hommes franchissent les Alpes, pour la première fois dans le sens Italie-France, de Milan à Aix-les-Bains, survolant le Mont Blanc à plus de 6000 mètres de hauteur.⁴⁹

En 1909 Spelterini tente à son tour le redoutable périple. Il est accompagné de trois passagers de marque, le comte de Chateaubriand, membre de l'Aéro-Club de France, Frantz Reichel, journaliste au Figaro, également membre de l'Aéro-Club de France et personnalité bien connue du monde sportif. L'expédition compte aussi un amateur de Brême, Otto Dunker. L'Aérophile rend compte avec un luxe de détails des différentes phases du voyage: «M. Spelterini a tenté de passer au-dessus du mont Blanc. [...] Le Sirius partit le 8 août à midi 45, de Chamonix, avec 620 kg de lest et 250 kg de bagages et vivres. Empêché par les vents locaux de passer sur le mont Blanc lui-même, le Sirius suivit l'itinéraire suivant: 1 h 50, 3000 m en face du Brévent; 2 h 40 à 4000 m vers le Chardonnet; 3 h 20, 4600 m au-dessus du Weisshorn; 5 h 20 à 5600 m au-dessus du Simplon; 5 h 55 à 3100 m en face de Dome d'Ossola; de nouveau 5600 m au-dessus de la frontière helvète-italienne. Atterrissage à 7 h 30, au Pizzo di Ruscada, à 1700 m d'altitude dans le Tessin, près du lac majeur. Distance 150 km. Durée 6 h 45. Altitude maxima 5700 m. [...]. Les aéronautes durent marcher plusieurs heures avant de gagner Locarno et de pouvoir donner de leurs nouvelles.»⁵⁰

Cette tendance à la compétition donne le sens du changement. Les années 1909–1910 constituent des années charnières, marquées par l'essor – et la concurrence – de l'aéroplane, et plus largement par une mise en compétition accrue des pilotes. Le phénomène ne peut qu'être amplifié dans la période suivante marquée par le développement des premiers meetings aériens.

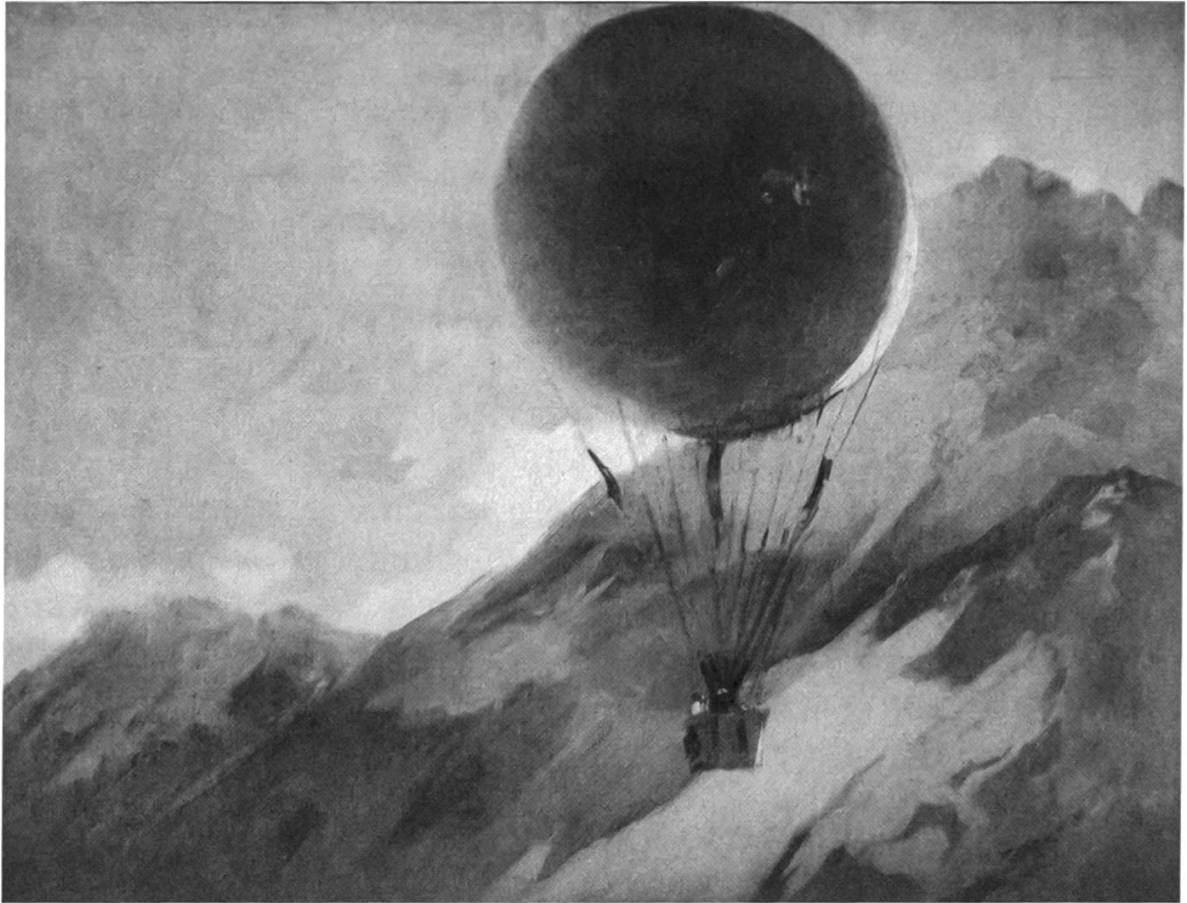


Fig. 4: *Eduard Spelterini à l'assaut du Mont Blanc*. Source: *La Vie au Grand Air*, 1909.

Fureur mécanique et performances sportives: les Alpes aviatrices (1910–1914)

Voir les Alpes et mourir...

Le 23 septembre 1910, l'aviateur Geo Chavez, après avoir décollé de Brigue (Suisse), franchit le col du Simplon et s'apprête à atterrir victorieusement à Domodossola (Italie). Mais au terme du vol, son aéroplane se brise et s'écrase. Le pilote décède quatre jours plus tard.⁵¹ Aux dires des journalistes pour lesquels l'exploit relève d'un sacrifice héroïque sur la route du progrès, l'accident était prévisible. Car l'épreuve n'était évidemment pas sans danger. Les machines qui permettent alors d'approcher la barrière mythique des 100 km/h, présentent encore des fragilités structurelles importantes.⁵² Les questions liées au climat, aux vents, et celles concernant les zones potentielles d'atterrissage sont donc

primordiales. Or, «La traversée aérienne des Alpes réunit toutes les difficultés. Un froid intense, une atmosphère cyclonique, des brouillards épais se formant presque instantanément, une région entourée d'immenses glaciers où le calme est anormal. Dans le fond du défilé: un épouvantable chaos de pics, de précipices, de torrents. Sur les côtés: de gigantesques murailles biscornues à pic, les gorges de l'Enfer du Gondo sans la moindre place propice à un atterrissage, spectacle admirable certes mais épouvantable aussi».⁵³

Mais en cette année 1910, la logique sportive joue à plein. Après l'exploit de L. Blériot au-dessus de la Manche (1909) et bien avant que R. Garros ne songe à franchir la Méditerranée (1913), le survol de l'arc alpin en aéroplane constitue un défi fabuleux. La compétition, dynamisée par la concurrence industrielle entre constructeurs (Voisin, Blériot, Wright, etc.) stimulée par les médias qui créent l'événement en fondant des prix sensationnels⁵⁴, se redouble des rivalités entre villes qui cherchent à capter la nouveauté au gré de meetings aériens tous plus spectaculaires les uns que les autres. Au milieu de cet enchevêtrement inouï de performances, la traversée aérienne des Alpes en aéroplane fait office de «produit d'appel» pour le meeting aérien de Milan.

Cette manifestation sportive, prévue au mois de septembre 1910 rassemble alors la fine fleur des aviateurs du moment, mettant aux prises les pilotes confirmés et les nouveaux entrants. Au programme figurent des épreuves devenues classiques au cours des derniers mois: hauteur, distance, vitesse, nombre de passagers, etc. Et l'attention du public se concentre sur le survol des Alpes, qui doit mener les aviateurs de Suisse en Italie: «Donc lundi les hommes-oiseaux se réuniront à Brigue pour tenter la traversée des Alpes Brigues-Milan. Les aviateurs inscrits sont Chavez, Latham (concurrent malheureux de Blériot dans la traversée de la Manche), Aubrun, Wiencziers, Parisot, Legagneux, Lesseps, Amerigo, Cattaneo. Armand Dufaux (vainqueur de la traversée du lac Léman en aéroplane) se rendra lui aussi à Brigue [...] Si le temps est propice donc les premiers départs pour la traversée des Alpes se feront lundi matin».⁵⁵

La codification de l'épreuve est remarquable. Deux trajets ont été envisagés pour ce défi et des balises ont été disposées pour guider les aviateurs: «Le parcours utilisé par les aviateurs sera signalé par de grandes bandes blanches et des feux placés sur les points les plus en vue du parcours, soit Resti, Simplon-Kuhlm, Furgenpass, Moncera, Sistematte, et Bugliago. De Simplon-village, les concurrents pourront choisir entre deux passages pour atteindre Domodossola, par-dessus le Furgenpass et Moncera ou celui, au-dessus des gorges de Gondo, par Sistematte et Bugliago. Il est à noter que le passage par le Moncera est plus

court et plus direct; cependant il y a cet inconvénient que le col de Moncera se trouve à une hauteur de 2120 mètres». ⁵⁶

La difficulté de l'épreuve est connue. Le danger est bien identifié: «Des postes sanitaires de secours composés de trois à cinq hommes sont prévus». Mais ces précautions n'empêchent guère Chavez, de perdre la vie alors que, parti le premier, en ce 23 septembre, pour accomplir la traversée, il touche au but mais voit les ailes de son appareil se replier avant de s'écraser: «Le vainqueur a volé seul pendant 45 minutes au-dessus de gouffres terrifiants (mais) l'Alpe homicide a pris sa revanche» écrit alors Elie Bertau dans *l'Aérostation*. ⁵⁷

Si la mort de Chavez soulève une immense émotion, elle permet également de mettre en lumière quelques réactions singulières: «J'applaudis certes l'héroïsme qui la dompte (l'Alpe). Mais je ne puis m'empêcher de porter le deuil de ses solitudes. [...] L'altitude vierge est si belle, si belle comme réalité, si belle comme symbole!» écrit Émile de Saint-Auban dans son éditorial pour *la Croix illustrée*. Cette lecture sacralisée de la montagne inviolable, composée alors que Chavez est sur le point d'être mis en terre, peut surprendre par sa dureté à l'égard de la vie humaine. Le texte n'en souligne que mieux la formidable ambiguïté qui saisit ce début de siècle alors que la technique, désenchantant le monde, vient se heurter aux représentations mystiques de la nature et contrarier plus largement les structures du sacré: «La montagne représente la complexité de la vie [...]. Mais elle est surtout je le répète l'image de l'ascension. Elle est la chose qui monte. Elle est à cause de cela la plus religieuse des choses.» ⁵⁸

Des épreuves classantes

Il faut attendre 1913 pour qu'un aviateur franco-péruvien, Jean Bielovucic, se risque à renouveler l'exploit de Chavez. ⁵⁹ Ce jeune pilote s'est déjà illustré au début du mois de septembre 1910 par un retentissant Paris-Bordeaux en aéroplane. ⁶⁰ C'est au cours de l'hiver 1913 qu'il se lance à l'assaut des cimes: «Renouvelant avec des difficultés et des risques accrus par la saison rigoureuse, l'héroïque exploit de Geo Chavez qui avait trouvé la mort dans son triomphe, un autre aviateur Jean Bielovucic vient de réussir la traversée des Alpes et de se rendre en un vol prestigieux par-dessus les solitudes glacées du massif du Simplon, de Brigue (Suisse), à Domodossola (Italie)». ⁶¹

Arrivé à Brigue au mois de janvier 1913, Bielovucic a d'abord effectué quelques vols de reconnaissance qui lui ont montré toute la difficulté de l'entreprise sans ébranler sa résolution. Puis, dans la matinée du 25 janvier, après avoir reçu télégraphiquement avis de l'hospice du Simplon et de Domodossola que le temps était clair, il fait déblayer à Brigue, sur 300 mètres de longueur, la couche de neige de 60 centimètres d'épaisseur tombée la veille et s'élève à midi sur son aéroplane Hanriot: «Il monte en deux larges spirales à 2200 mètres de hauteur en 7 minutes et tout en s'élevant encore, terriblement secoué, il file vers le Simplon, surplombe l'hospice à midi 14 par 3200 mètres; puis abordant le versant italien, il continue par Monsechera, laissant à gauche les gorges du Gondo, itinéraire de Chavez, et commençant un magnifique vol plané, vient atterrir à midi 28 au champ Chavez, à 200 mètres du monument élevé à la gloire de l'héroïque aviateur, sur le lieu qui vit son triomphe et la rupture fatale, en plein vol, de ses ailes». ⁶²

Désormais la voie est ouverte. En cette année 1913, d'autres aviateurs tentent de franchir les montagnes. La course au-dessus des pics et des vallées devient une épreuve majeure qui propulse des inconnus dans la lumière et détermine une hiérarchie, classant les meilleurs parmi les meilleurs. Au mois de mai, l'aviateur suisse Oscar Bider entre en lice. Après avoir franchi en pionnier les Pyrénées en aéroplane, le 24 janvier 1913, cet «inconnu d'hier que cette prouesse classe parmi les premiers aviateurs de l'époque» ⁶³ s'attaque sans fléchir à la chaîne des Alpes devenant le premier pilote à avoir vaincu la chaîne des Alpes et la chaîne des Pyrénées: «Oscar Bider vient de se signaler par un exploit du même ordre. Le 13 mai, il traversait d'un seul vol l'épais massif des Alpes bernoises, de Berne à Sion (Valais) sur un parcours où manquent à peu près totalement les terrains propices à un atterrissage. Pour qui connaît les difficultés et les risques du vol au-dessus des montagnes, ces deux audacieuses randonnées classent Oscar Bider parmi les pilotes les plus courageux et les plus habiles». ⁶⁴ Félicité à son arrivée par une délégation du conseil du Valais, chaudement acclamé par la foule, Bider «était parfaitement dispos, bien qu'il ait eu à souffrir du froid pendant son voyage, au cours duquel il a atteint une hauteur de 3200 mètres et passé au-dessus de 80 kilomètres de glacier». ⁶⁵

La presse donne des indications de plus en plus précises à propos des itinéraires, des altitudes, du chronométrage. Tous ces détails montrent de quelle manière la performance des aviateurs oppose progressivement une rationalité comptable – celle des perfectionnements techniques et des records – à l'inconnu, à la sauvagerie des reliefs montagneux, à la nature qu'il s'agit de vaincre. Cette



Fig. 5: *Traversée du Simplon par Bielovucic le 24 janvier 1913.*
Source: La Revue Aérienne, 10 février 1913.

conquête des montagnes s'actualise alors dans une forme de représentation nouvelle des espaces. Les obstacles sont repérés, leurs difficultés sont codifiées, les pentes enneigées sont cartographiées par la performance qui contribue insensiblement à transformer les représentations de l'arc alpin, donnant de la montagne l'image d'un territoire désormais offert à la modernité technique du vingtième siècle naissant.

Au sommet du Mont Blanc

Quelques mois à peine après l'exploit de Bider, le 11 février 1914, le Suisse Parmelin parvient au prix d'une performance remarquable à survoler le Mont Blanc, achevant symboliquement la conquête des Alpes par la voie des airs. L'aviateur décolle à 13 h 38 et file dans le ciel genevois. Un barographe, pendu à son cou pour éviter les vibrations, doit permettre de valider l'altitude atteinte en regard des distances parcourues. Une bouteille d'oxygène est à sa disposition pour l'aider à respirer si nécessaire. Plusieurs combinaisons enfilées les unes sur les autres le préservent du froid. L'appareil survole à 1700 mètres d'altitude le lac, de Genthod à Vandoeuvres, puis pointe vers le Salève. Laisant le Môle à sa gauche, Parmelin voit Cluse, puis Chamonix; la tête de Salaz est à sa droite. Un fort vent de sud-ouest le fait dériver, l'oblige à compenser tout en conservant le Mont Blanc en point de mire. Sur la région de Bonneville, son moteur donne des signes de faiblesse, Parmelin a un moment de frayeur. Mais après avoir réglé l'alimentation en benzine, le vol se poursuit sans autre problème. L'aviateur survole la vallée de l'Arve jusqu'à Sallanches, passe à gauche de l'Aiguille du Goûter, et s'élève à une altitude de 5300 mètres. Après avoir franchi la Tête-Noire et laissé à sa gauche le Dôme-du-Gouter, il traverse la chaîne des Alpes entre le sommet du Mont Blanc et le Mont-Blanc-de-Courmayeur, ayant atteint l'altitude remarquable de 5540 mètres. Il ne lui aura fallu qu'une heure et demie pour atteindre Aoste. Mais il ne peut relier Turin qui reste cachée dans les nuages. Lors de l'atterrissage une pale a touché le sol et l'hélice endommagée doit être changée. Parmelin rejoint Turin dès le lendemain.

L'émotion est immense. L'aviateur est invité de tous côtés. Il est présenté à la famille royale d'Italie et reçoit les honneurs de diverses sociétés aéronautiques et sportives italiennes. On décide d'ériger une stèle sur le lieu d'atterrissage. Chacun célèbre la performance humaine et technique dans une liesse communicative.

Conclusion

Moins de six mois plus tard, débute la guerre de 1914–1918 qui précipite hommes et machines dans un tourbillon infernal. La rupture est immense. L'aviation devenue une arme meurtrière perd brutalement son aura sportive pour entrer dans l'âge des utilités militaires et civiles.⁶⁶

L'éclipse du plus léger que l'air, amorcée avant-guerre face au succès des avions, se concrétise dans l'entre-deux-guerres.⁶⁷ De loin en loin, quelques exploits aérostatiques marquent encore les esprits comme la traversée en ballon réalisée en 1924 par René Latu qui, pour la première fois, renouvelle la prouesse de F. Arban sur le trajet France–Italie. Ironie du sort, le jeune Français périt tout comme son illustre prédécesseur, à la suite d'une descente en mer.

Dans les années Soixante, la renaissance de l'aérostation stimulée par l'utilisation de montgolfières de nouvelle génération (issues des technologies de guerre utilisées ou développées au Vietnam) permet à un certain nombre d'acteurs de s'emparer de l'espace alpin pour en faire le lieu d'une fête aérienne singulière et régulière. Le ballon conserve également quelques adeptes. Dans l'Oberland bernois par exemple Fred Dolder, pilote chevronné (à l'époque, il a accompli 380 vols) organise chaque année, à partir de 1962, à Müren, une «Semaine internationale du ballon libre dans les hautes Alpes». Dans les années suivantes, plusieurs sites investissent ces pratiques comme Château d'Oex (Suisse), qui promeut ainsi son image de «Capitale alpine des ascensions aérostatiques». En France, à Annecy (Haute-Savoie), une compagnie spécialisée dans les vols en montgolfière réalise depuis 2010 des ascensions et propose à ses clients une relecture singulière des paysages alpins vus du ciel, offrant à un public élargi des plaisirs qui, plus d'un siècle auparavant, distinguaient une élite de sportsmen. L'histoire permet donc de resituer ces innovations dans la durée. Car le survol des montagnes ne se réduit pas à une invention récente intégrée à la sphère des loisirs contemporains, mais s'enracine au contraire dans un passé plus lointain. L'implantation touristique des pratiques aéronautiques et sportives dans les Alpes constitue à bien des égards la phase la plus actuelle d'un phénomène original amorcé au milieu du XIX^e siècle, alors que la conquête de l'air relevait encore des prouesses et des exploits distinctifs de quelques-uns.

Notes

- 1 L. Robène, *L'homme à la conquête de l'air*, Paris 1998.
- 2 L. Robène, «La Manche, espace de compétition original et lieu de mémoire pour l'aéronautisme (XVIII^e–XX^e siècle)», in: L. Munoz (éd.), *Usages corporels et pratiques sportives aquatiques du XVIII^e au XX^e siècle*, Paris 2008, t. 1, pp. 55–67.
- 3 L. Robène, D. Bodin, «Au-delà des nuages. Les Pyrénées en Ballon (XIX^e–XX^e siècle)», *Le Festin*, 60, 2007, pp. 76–83.
- 4 Nous désignons ici par le terme «aventurier» les professionnels de l'air, aéronautes de métier spécialisés dans la démonstration du vol humain et dans les ascensions de spectacle, qui, à la suite des premiers amateurs et physiciens expérimentateurs de la fin du XVIII^e siècle, ont dominé l'activité

- aéronautique en France, et plus largement en Europe et en Occident, au cours de la première moitié du XIX^e siècle. L'activité de ces professionnels de l'aventure aérienne est progressivement supplantée par celle des premiers sportsmen des airs dans le dernier tiers du XIX^e siècle, alors que les «sports de l'air» connaissent au tout début du XX^e siècle une mutation liée à l'aboutissement technique de l'avion, générateur de nouvelles pratiques de l'air et de la vitesse. Cf. Robène (voir note 1).
- 5 Comme nous le montrons *infra* c'est bien évidemment le Mont Blanc, sommet de l'Europe, qui attire tous les regards et qui focalise en premier lieu cette attirance au détriment de prouesses sans doute jugées symboliquement moins éclatantes. Ce qui pourrait expliquer partiellement le décalage entre conquête aérienne des Pyrénées et conquête aérienne des Alpes. Toutefois, comme nous l'avons mis en évidence par ailleurs, les questions aérologiques sont essentielles. Et bien des témoignages montrent les difficultés en termes de courants aériens et de conditions climatiques auxquelles ont été confrontés les aéronautes dans la conquête des Pyrénées en ballon, laquelle ne sera considérée comme définitivement accomplie, au-delà de l'exploit de 1875 (passage au plus bas, près de l'océan Atlantique) qu'en 1906, lorsque le sportsman espagnol Jesús Fernández Duro franchit la chaîne de montagnes en son milieu, sans éviter les points culminants. Cf. Robène/Bodin (voir note 3).
 - 6 Le terme «plus léger que l'air» permet de désigner les machines volantes qui utilisent les propriétés de légèreté des gaz pour s'élever dans les airs (montgolfières, gonflées à l'air chaud; ballons, gonflés au gaz) par opposition au «plus lourd que l'air» (avion, hélicoptère, planeur, etc.)
 - 7 L'événement a profondément marqué les esprits et cette tonalité du sacrifice est reprise et portée par l'ensemble de la presse, qu'il s'agisse de la presse généraliste (*L'Illustration*, *Le Petit Parisien*), de la presse quotidienne régionale (*La Petite Gironde*), de la presse sportive (*La Vie au Grand Air*), de la presse spécialisée (*L'Aérophile*, *l'Aéronaute*, *L'Aérostation*, *La Revue aérienne*).
 - 8 Cette sensibilité nouvelle se manifeste à travers d'autres pratiques comme l'alpinisme naissant. Cf. O. Hoibian, *Les alpinistes en France 1870–1950. Une histoire culturelle*, Paris 2000.
 - 9 Idéologie de la conquête du monde que l'on retrouve dans la naissance de l'alpinisme comme le rappelle Paul Veyne in: «L'alpinisme, une invention de la bourgeoisie», *L'Histoire*, 11, 1979, pp. 41–49.
 - 10 L. Robène, D. Bodin, S. Héas, «Le bonheur est dans les airs. L'aérostation: 1880–1914», *Terrain*, 46, 2006, pp. 123–136.
 - 11 Relation de voyage de Francisque Arban (1849). Musée de l'Air et de l'Espace, Fonds SFNA, Section Arban.
 - 12 Robène (voir note 1).
 - 13 *Journal du Loiret*, 26 juin 1849.
 - 14 *Ibid.*
 - 15 Arban (voir note 11).
 - 16 *Ibid.*
 - 17 *Ibid.*
 - 18 *Ibid.*
 - 19 Les archives de Dupuis-Delcourt, aéronaute avec lequel Arban correspond dès 1841, contiennent des lettres assez étonnantes sur des excursions dans plusieurs parties des Alpes dont il parle comme d'«un livre ouvert par la nature et sur les secrets du globe», Musée de l'Air et de l'Espace, Fonds SFNA, Section Dupuis-Delcourt.
 - 20 Arban (voir note 11).
 - 21 Sur ces aspects, voir les témoignages contradictoires recueillis tardivement et publiés dans *le Petit Journal*, 24 octobre 1868.
 - 22 Le premier associé de F. Arban, Antonio Comaschi, parti de Constantinople, disparaît dans la Mer noire en 1845. Voir également la fin de l'aéronaute bordelaise Emma Verdier, à Mont-de-Marsan, en 1853, dans des conditions de tension tout à fait semblables à celles rencontrées par Arban quelques années plus tôt. Cf. Robène (voir note 1).
 - 23 *Le Figaro*, 2 juin 1909.

- 24 Parfois orthographié Edward Spelterini, de son vrai nom Eduard Schweizer, né le 2 juin 1852 à Bazenheid, dans le canton de Saint-Gall, en Suisse, et mort le 16 juin 1931 à Vöcklabruck en Autriche.
- 25 Voir par exemple le portrait du président du Touring-Club de France, Abel Ballif, en excursionniste-aéronaute, alors que s'invente le terme de «tourisme aérien», *L'Aérophile*, avril-mai 1898, pp. 45-46.
- 26 Robène (voir note 1).
- 27 G. Besançon, secrétaire général de l'*Aéro-Club de France* écrit ainsi dans le rapport annuel de 1908, à propos des ascensions des Alpes de Spelterini: «Notre collègue suisse rapporte de ses aventureuses expéditions dans lesquelles il semble s'être spécialisé, d'admirables documents photographiques», *L'Aérophile*, 15 avril 1909, p. 184.
- 28 Robène/Bodin/Héas (voir note 10).
- 29 *La Vie au Grand Air*, «La traversée des Alpes par Spelterini», suppl. Noël 1909, 587, p. 454.
- 30 *L'Aérophile*, juin 1896, pp. 97-102.
- 31 *L'Aérophile*, juin-août 1898, p. 116.
- 32 Un article intitulé «L'exploration aérostatique des Alpes au point de vue scientifique» est publié in: *L'Aérophile*, 1898, p. 41.
- 33 Nous employons ici le terme sportif qui qualifie initialement l'émergence de pratiques marquées tant par l'exploit que par l'amateurisme distingué. Ces pratiques émergentes sont conformes aux préceptes du tourisme, de l'aventure et de l'exploration, valorisés par de nouvelles institutions regroupant les sportsmen éclairés à l'instar du Touring-Club de France. Cette conception naissante de ce que nous avons nommé l'*aéronautisme* intègre progressivement la dimension compétitive. Cf. Robène (voir note 1).
- 34 *L'Aérophile*, juin-août 1898, p. 115.
- 35 *L'Aérophile*, 1^{er} juillet 1909, p. 300.
- 36 La Commission scientifique de l'Aéro-Club de France est présidée jusqu'en 1904, date de sa mort, par le savant Étienne-Jules Marey.
- 37 *L'Illustration*, 4 janvier 1902, p. 7.
- 38 L. Robène, «Le vol sportif au début du XX^e siècle: champ expérimental de la médecine aéronautique», in: T. Terret (éd.), *Sport et santé dans l'histoire*, Sankt Augustin 1999, pp. 327-338.
- 39 *L'Aérophile*, 1^{er} juillet 1909, p. 298.
- 40 J.-N. Marchandiau, *L'Illustration 1843-1944. Vie et mort d'un journal*, Toulouse 1987.
- 41 *L'illustration*, 4 janvier 1902, pp. 7-8.
- 42 *L'Illustration*, 1^{er} octobre 1904, pp. 235-241.
- 43 *L'Aéronaute*, janvier 1899 pp. 11-12.
- 44 *L'Aéronaute*, juin 1904, p. 130.
- 45 *L'Aérophile*, avril 1902, p. 96.
- 46 *L'Aéronaute*, janvier 1909, p. 24.
- 47 *L'Aéronaute* dans son numéro de mai 1906 détaille à l'aide d'un tableau les conditions météorologiques qui doivent permettre des départs envisagés entre les mois de mai et septembre.
- 48 *L'Aéronaute*, juillet 1906, p. 129.
- 49 *Le Grand Illustré*, supplément de *La petite Gironde*, 8 décembre 1906, p. 3.
- 50 *L'Aérophile*, 1^{er} septembre 1909, p. 403.
- 51 *L'Aérostation*, 1^{er} octobre 1910, p. 4.
- 52 Le 4 janvier 1910, le pionnier Léon Delagrance qui cherchait à franchir la barre des 100 km/h se tue à Croix-d'Hins près de Bordeaux lorsque les ailes de son appareil se replient.
- 53 *L'Aérostation*, 1^{er} octobre 1910, p. 4.
- 54 Parmi les plus célèbres de ces prix, figure le prix du Daily Mail, doté de 25 000 francs-or pour la première traversée aérienne de la Manche en aéroplane (remporté par le Français Louis Blériot, le 25 juillet 1909).
- 55 *Le Confédéré. Organe des libéraux valaisans*, samedi 17 septembre 1910.

- 56 L'altitude généralement atteinte par les aéroplanes en plaine se situe alors autour de 2500 mètres. Le 6 octobre l'aviateur Wynmalen devient recordman de la hauteur avec un vol atteignant 2780 mètres (*La croix illustrée*, 9 octobre 1910).
- 57 *L'Aérostation*, 1^{er} octobre 1910, p. 4.
- 58 É. de Saint-Auban, «La montagne vaincue», *La Croix illustrée*, 2 octobre 1910.
- 59 Si la mort de Chavez a marqué les esprits et freiné sans doute les ardeurs des candidats potentiels, elle a surtout contraint aviateurs et constructeurs à définir le périmètre technique de machines plus solides, puissantes et fiables. On peut estimer qu'en trois ans, les appareils construits, qui ont subi de nombreuses épreuves (meetings, circuits aériens, vols de villes à villes), permettent d'envisager plus sereinement ce type d'exploit. C'est cette progression (fiabilité accrue des moteurs, robustesse des structures, ailes et cellule, des appareils) qui permet par ailleurs à Roland Garros de tenter l'aventure du survol de la Méditerranée quelques mois plus tard.
- 60 *L'Aérophile*, 15 septembre 1910, p. 410.
- 61 *L'Aérophile*, 1^{er} février 1913, p. 62.
- 62 *Ibid.*
- 63 *La Revue aérienne*, 10 février 1913, p. 75.
- 64 *L'Aérophile*, 15 juin 1913, p. 265.
- 65 *L'Aérophile*, 1^{er} juin 1913, p. 255.
- 66 L. Robène, «Les sports aériens: de la compétition sportive à la violence de guerre», *Guerres mondiales et conflits contemporains*, 251, 2013, pp. 25–43.
- 67 R. Wohl, *The spectacle of flight. Aviation and the western imagination, 1920–1950*, New Haven 2005.