

1895

## 1895. Mille huit cent quatre-vingt-quinze

Revue de l'association française de recherche sur  
l'histoire du cinéma

39 | 2003

Pyrotechnies. Une histoire du cinéma incendiaire

---

### Wings

Kevin Brownlow

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/1895/3182>

DOI : 10.4000/1895.3182

ISBN : 978-2-8218-1024-2

ISSN : 1960-6176

#### Éditeur

Association française de recherche sur l'histoire du cinéma (AFRHC)

#### Édition imprimée

Date de publication : 1 février 2003

Pagination : 97-104

ISBN : 2-913758-31-2

ISSN : 0769-0959

#### Référence électronique

Kevin Brownlow, « Wings », *1895. Mille huit cent quatre-vingt-quinze* [En ligne], 39 | 2003, mis en ligne le 30 juillet 2008, consulté le 23 septembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/1895/3182> ; DOI : 10.4000/1895.3182

---

Ce document a été généré automatiquement le 23 septembre 2019.

© AFRHC

---

# Wings

Kevin Brownlow

---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

Tiré de l'ouvrage *The War, the West and the Wilderness* (Londres, Secker 8 Warburg, 1978).

Traduction de Christine Monnatte.

- 1 Parmi les anciens combattants, les aviateurs formaient une communauté particulièrement pittoresque. Le marasme de l'après-guerre en obligea beaucoup à repartir dans les airs, dans l'espoir d'y gagner leur vie. Ceux qui pouvaient rassembler 300 à 600 dollars achetaient un avion dans les surplus de l'armée, tout emballé et flambant neuf.
- 2 En 1917, le Congrès avait alloué d'énormes crédits à la production aéronautique. Cependant, un film industriel tourné par Universal dans l'usine Dayton-Wright, en 1918, *The Yanks Are Coming (Les Yankees arrivent)*, qui faisait les louanges de l'industrie aéronautique, fut interdit par George Creel, le président du *Committee on Public Information* (CPI). Les accusations « d'avions du mensonge » lancées par le CPI ne s'avèrent finalement que trop vraies. En effet, le rapport interne du 66<sup>e</sup> Congrès établit que, malgré le budget de plus d'un milliard de dollars consacré aux avions de combat, pas un seul appareil n'avait atteint la zone des hostilités. Avec la levée de l'interdiction des vols civils en temps de guerre, beaucoup d'anciens pilotes militaires décidèrent d'acquérir les avions restés dans les surplus. Un grand nombre était disponible, mais il s'agissait en majorité d'avions-écoles. On envoyait les appareils de combat à la casse pour les retirer du marché.
- 3 Les pilotes, devenus acteurs ambulants, gagnaient leur vie en exécutant des acrobaties dans les foires locales et en prenant des passagers à un dollar la minute. Ils montaient des scènes de haute voltige pour attirer les clients sur le terrain d'aviation. Les plus habiles tournaient des séries et des mélodrames pour les studios de cinéma. Le capitaine Nungesser, as de l'aviation française, qui avait officiellement abattu cent cinq

avions allemands, signa un contrat avec l'Arcadia Pictures Company de Philadelphie. Il tourna *The Sky Raider* (1925) sous la direction de T. Hayes Hunter, avant de disparaître en 1927 en tentant de traverser l'Atlantique. Thomas Ince décida d'encourager l'aviation civile en promettant un prix de 50000 dollars à celui qui réussirait le premier vol au-dessus du Pacifique. Mais le meilleur encouragement fut, en 1926, l'annonce du tournage par la Paramount d'une gigantesque épopée de la Grande Guerre dans les airs. *Wings*.

- 4 *Zeppelin's Last Raid* (1917), de Irwin Willed, fut l'un des rares films tournés sur l'aviation pendant la guerre ; la plupart des extérieurs avaient été réalisés avec des maquettes. En 1918, le lieutenant Bert Hall, l'un des deux seuls survivants américains de l'Escadrille Lafayette, joua dans *The Romance of the Air*. Le deuxième, le commandant William Thaw, refusa d'apparaître dans le film, laissant Herbert Standing interpréter son rôle. Adapté par Franklin B. Coates du roman de Bert Hall, *En l'air* [en français dans le texte], le film fut mis en scène par Harry Revier ; il reçut l'aide du gouvernement qui fournit les avions de combat, les ballons d'observation et des hydravions. Le film fut entrecoupé de prises filmées par l'observateur du lieutenant Hall, montrant la destruction d'un biplan allemand et l'explosion d'un ballon d'observation. Selon le *Moving Picture World*, ce n'était là guère autre chose que le moyen pour Hall de faire sa propre publicité : « Le lieutenant Hall, écrivait le rédacteur, sonne juste, mais l'histoire ne passe pas. »
- 5 John Monk Saunders, devenu pilote de combat à dix-neuf ans, joua un rôle capital dans la genèse de *Wings*. La Paramount tenait à réaliser sa propre épopée sur la guerre et, en février 1926, Jesse Lasky rencontra Saunders dans un hôtel new-yorkais. Lasky sut lui transmettre tout son enthousiasme et Saunders lui dit : « Allez à Washington et parlez au gouvernement. S'il est prêt à nous aider à tourner ce film, nous le ferons. »
- 6 Un accord officiel fut finalement signé, soumis à plusieurs conditions auxquelles la Paramount devait répondre : prise en charge de tous les dommages survenant lors de la réalisation du film, financement d'une assurance de 10000 dollars pour chaque homme engagé sur le tournage, diffusion retardée tant que le film ne serait pas approuvé par le ministère de la Guerre ; tout devait également être fait pour éviter, aussi longtemps que possible, l'évocation par les journaux de la collaboration du gouvernement, afin de ne pas éveiller la suspicion des pays étrangers. En outre, le film devait servir d'entraînement pour les hommes.
- 7 La Paramount accepta et l'histoire fut confiée aux scénaristes Louis D. Lighton et Hope Loring. C'était une production de la Côte Ouest, ce qui signifiait que B.P. Schulberg en était le responsable. Schulberg était entré à la Paramount avec Clara Bow, qui reçut le premier rôle féminin, aux côtés de l'ex-aviateur Richard Atlen, Charles « Buddy » Rogers et Jobyna Ralston. Un jeune homme venu d'un ranch du Montana, Gary Cooper, obtint un petit rôle. En choisissant William Wellman comme metteur en scène, Schulberg prenait un risque. Mais, malgré une relative inexpérience, Wellman avait déjà réalisé un succès commercial, salué par la critique, *You Never Know Women*. Et il avait un avantage sur les autres metteurs en scène : il avait été aviateur pendant la guerre<sup>1</sup>. Avant d'accepter cette tâche monumentale, Wellman verra plusieurs fois *La Grande Parade*, tout comme Howard Hugues visionnera maintes et maintes fois *Wings* avant d'entreprendre la réalisation de *Hell's Angels*, autre grande épopée de l'aviation<sup>2</sup>.
- 8 Harry Perry, qui avait réalisé plusieurs films pour Schulberg quand il était indépendant et avait travaillé sur *The Vanishing American* avec le producteur exécutif de *Wings*

(Lucien Hubbard) fut chargé de la prise de vue. On lui donna plusieurs semaines pour les essais. Pour filmer des scènes aériennes, la méthode habituelle consistait à prendre d'abord les avions dans le ciel, puis à insérer des gros plans tournés au sol. Mais Wellman refusa tout compromis ; les gros plans sur les pilotes dans les airs devaient être tournés dans les airs. Pour ces essais, Perry était assisté du capitaine Bill Taylor (qui deviendra général) et du capitaine Harry Reynolds. Ils firent l'acquisition d'une tourelle, un support de mitrailleuse qu'ils fixèrent sur le cockpit de l'avion transportant la caméra. De même, on fabriqua un support de caméra pour assurer une totale liberté à l'opérateur. Filmer les acteurs s'annonçait plus complexe.

Nous avions des caméras filmant à l'avant et à l'arrière, raconte Lucien Hubbard. Pour beaucoup de scènes, nous avons filmé au-dessus de la tête d'Arien pendant qu'il faisait un piqué. En ajoutant un tel poids dans un endroit inhabituel, l'avion risquait de s'écraser. Vous faites une chose qui n'a encore jamais été faite, vous la faites sans vous écraser et en plus vous filmez ! C'était vraiment extraordinaire.

- 9 On plaça les caméras sur l'avion à l'aide de supports en forme de selle, fixés par deux sangles autour de la carlingue et installés à l'arrière du cockpit. Ces supports servaient surtout pour les caméras équipées d'un moteur, qui filmaient à l'avant par-dessus la tête du pilote, comme s'il était seul à l'intérieur de l'appareil.
- 10 L'un des trucages utilisés souleva de nombreux commentaires et, pendant un certain temps, la Paramount refusa de divulguer la manière dont il avait été réalisé (d'ailleurs dans les bureaux, personne probablement n'en savait rien). On avait demandé à Frank Clarke, qui interprète un Allemand, de s'élever à près de 2000 mètres d'altitude et de se laisser tomber en vrille, après avoir perdu les commandes, dans un avion en feu. C'était relativement aisé à filmer en plan-séquence. Ce qui surprit le public - et les techniciens - fut que la caméra restât sur lui en gros plan, tandis que les nuages tourbillonnaient tout autour. Clarke filmait avec une caméra Mitchell équipée d'un moteur et actionnée par un bouton, fonctionnant sur trois batteries de 45 volts. Arrivé à la hauteur requise, il fit démarrer la caméra, se crispa comme si une balle venait de l'atteindre, débloqua le couvercle d'une boîte pleine de noir de fumée, lâcha le manche à balai et fit descendre l'avion en vrille.
- 11 Pour les aviateurs, c'est l'une des acrobaties les plus difficiles à réaliser : rester assis sans bouger, pendant que l'avion fait ce que d'habitude on cherche à éviter à tout prix.
- 12 Pour les scènes aériennes dans lesquelles apparaissaient des acteurs qui n'étaient pas pilotes, un grand appui-tête cachait le pilote à l'arrière du cockpit. Ce dispositif exigeait que la mise au point soit faite au sol, à partir de l'expérience des essais précédents. On n'utilisait pas de filtres, afin que les lentilles fonctionnent avec une faible ouverture permettant de faire le point sur l'arrière-plan. Harry Perry se souvient qu'après avoir réalisé deux prises de l'attaque d'une voiture de l'état-major, une scène dans laquelle apparaissaient des centaines de soldats, on découvrit une mouche écrasée au milieu de la lentille.
- 13 Perry dirigeait une véritable armée de caméramans. L'un des meilleurs était un grand spécialiste de l'Akeley, E. Burton Steene, ancien opérateur de films d'actualité qui avait travaillé au Mexique ; en 1921, il avait filmé les scènes aériennes d'un film allemand glorifiant la suprématie de l'aviation germanique pendant la guerre. Steene volait depuis 1912, mais *Wings* fut la plus grande émotion de sa vie.
- 14 En plus de son Akeley, Steene avait trois Eyemos. Harry Perry, Faxon Dean et Paul Perry filmaient à partir d'un autre groupe d'avions, à 3 500 mètres d'altitude. Le pilote, le

capitaine Stribling, se servait d'une fine cordelette pour signaler à Steene qu'il pouvait commencer à tourner la manivelle : il lâchait une bombe déchargée pour en repérer la portée, avant de tirer deux petits coups sur la corde. « C'était merveilleux de voir ces messagers de la mort foncer vers la terre ; et les explosions survenaient toujours au bon moment, grâce à l'œil et à la main infaillibles du capitaine Stribling. L'appareil était secoué et tremblait à chaque explosion pendant quelques secondes, au point que j'avais la sensation d'avoir perdu tout contrôle. L'impression d'être remué et bringuebalé dans un bombardier géant à moins de 2000 mètres au-dessus du sol, tout en lâchant 600 kg de TNT, n'est pas donnée à tout le monde. Coincé dans mon habitacle, il m'aurait été très difficile, voire impossible, de m'extraire avec mon parachute, mais je faisais entièrement confiance au pilote. »

15 Lucien Hubbard raconte :

On a perdu un homme. Arrivant au-dessus d'une colline, des avions devaient plonger sur les soldats. D'une plate-forme en contrebas, Wellman et moi regardions la scène. Tout d'un coup, Wellman s'est détourné en s'exclamant : « Oh ! mon Dieu, non ! » Moi, je me demandais ce qui se passait. Il venait de voir arriver un avion sous un angle tel qu'il lui serait impossible de reprendre de l'altitude, et qui s'écrasa juste derrière nous, sur la ligne de faite. Le pilote a été tué. Nous sommes repartis en voiture et au coucher du soleil, nous avons entendu la sonnerie aux morts. Nous ne l'oublierons jamais. Nous pensions qu'ils allaient arrêter le tournage, mais l'officier de service à Kelly Field nous a dit : « Ouest le problème ? Pourquoi êtes-vous si abattus ? Ce qui vient de se passer ne signifie rien. Il y en a toujours qui se tuent à l'entraînement. C'était de sa faute. Nous lui avons dit d'arriver sous un certain angle, il ne l'a pas fait. Ce sont des choses qui arrivent. Personne n'en saura rien. » Personne, effectivement, n'en a jamais rien su.

16 La participation du gouvernement américain se traduisait par la présence de milliers de soldats et de presque tous les avions de chasse des forces aériennes - pour plusieurs milliards de dollars de matériel... sans oublier des pilotes militaires parmi les meilleurs du pays. Parmi ceux qui volèrent dans *Wings*, plusieurs sont devenus généraux pendant la Seconde Guerre mondiale : Hoyt Vanderberg, Frank Andrews, Hal George, Earl E. Partridge, Clarence Irvine, Rod Rogers, Bill Taylor. *L'Air Service Ground School* de Brooks Field et l'école supérieure de Kelly Field, toutes deux près de San Antonio, étaient mises à disposition pour le tournage, et les pilotes venaient de loin, de San Francisco et même de Virginie.

17 Pour la prise de Saint-Mihiel, on fit appel à la 2<sup>e</sup> division de l'armée américaine qui avait participé au tournage de *La Grande Parade*, celle-là même qui avait participé à la libération de cette petite ville du nord-est de la France. Pour filmer l'épisode, une bande de terrain d'un kilomètre et demi fut choisie dans les environs de San Antonio. L'herbe était si haute que Wellman dut monter sur les épaules d'un soldat pour examiner les alentours. Peu de temps après, l'endroit fut bombardé par des canons chargés de vrais projectiles, ce qui permit aux artificiers de s'entraîner. Puis des quantités de travailleurs mexicains se mirent à creuser des tranchées selon des indications bien précises. L'effet produit était si saisissant, qu'en survolant le décor pour la première fois, Wellman se sentit mal et murmura : « Mon Dieu, me revoilà en France. »

18 L'endroit avait été choisi pour les prises de vue aériennes, mais après quelques essais, Perry s'aperçut qu'à une vitesse de vol normale, l'avion allait trop vite pour saisir les détails. C'est ainsi que l'on construisit une tour de 300 mètres de haut, aménagée de plates-formes tous les soixante mètres. Depuis cette immense tour, une batterie de

caméras devait filmer l'attaque ; ce qui n'empêcha pas Wellman de placer également des Eyemos portées à l'épaule en différents points stratégiques.

- 19 À Washington, la colère montait face à ce qui apparaissait comme un gigantesque gaspillage. Les militaires qui, dans un premier temps se prêtèrent de bonne grâce à cette reconstitution d'un épisode marquant de la guerre, s'assombrissaient au fil des prises. Et les fantassins se plaignaient de la confiscation de l'image par les aviateurs.
- 20 La plus grande scène de bataille fut préparée avec autant de soins qu'une véritable opération militaire ; on se rendit compte que l'intensité des explosions mettait réellement la vie des hommes en danger. Après la première journée de tournage, les généraux, les officiers et les ingénieurs tinrent une conférence avec Wellman et Hubbard. À l'aide de plans et de cartes, ils planifièrent la journée du lendemain, élaborant un ordre de bataille complet pour la défense, l'attaque, les mouvements, calculant précisément les distances, le nombre d'hommes et l'équipement nécessaire. Cet ordre fut transmis aux sous-officiers, qui le présentèrent aux chefs d'escadrille. Ceux-ci désignèrent les « morts » et les survivants.

Quand le metteur en scène ne travaillait pas sur le film, lisait-on dans *Motion Picture Magazine*, il était avec le producteur pour résoudre des problèmes ; il apaisait les jalousies qui s'élevaient entre les différents services et calmait l'impatience des soldats en leur livrant des tonneaux de bière et en organisant des séances de cinéma, offrant aux aviateurs des dîners dansants, apaisant la colère des officiers en déployant des trésors de diplomatie qui auraient suffi à éviter la Grande Guerre. On n'achète pas le gouvernement, mais à la fin du tournage, Wellman fit un don de cinquante mille dollars au mess des officiers.

- 21 À sa sortie. *Wings* comptait quatorze bobines. Mais la Paramount décida de réduire le film à un peu moins de 40000 mètres et l'avant-première, prévue à San Antonio, fut annulée. La première eut lieu à New York le 12 août 1927. On utilisa le procédé Magnascope pour projeter les scènes de bravoure dans un format nettement agrandi. Certains affirment qu'une bande d'effets sonores conçue par la General Electric fut diffusée à la première, mais il semblerait que celle-ci n'ait vu le jour que l'année suivante (des bruitages imiteront le bruit des canons et des moteurs d'avion jusqu'à ce que cette bande-son soit disponible).
- 22 Les critiques, quel que soit le jugement qu'ils portaient sur le récit, restèrent stupéfaits face aux séquences aériennes et aux scènes d'action. Il y avait peu d'erreurs techniques et le film fut considéré dans l'ensemble comme une réussite, y compris par les aviateurs. La critique principale concernait le bombardier Gotha, en réalité un Martin MB4, qui volait à une basse altitude suicidaire (faute de quoi, on n'aurait pas pu le montrer dans le même cadre que le village).
- 23 Le *Moving Picture World* interrogea d'anciens pilotes de l'armée, leur demandant de dresser la liste des erreurs qu'ils relevaient dans le film. Donald Hudson (DSC, Croix de Guerre, 27<sup>th</sup> Aero Squadron, 1<sup>st</sup> Pursuit Group, AEF) en trouva quelques-unes, mais il déclara que l'action était si convaincante qu'aucune erreur ne détruisait l'illusion d'un combat réel. « La meilleure démonstration a été faite par celui qui était assis à côté de moi, qui avait servi plusieurs mois comme pilote sur le front : à voix haute, il a dit au pilote sur l'écran de faire une « manoeuvre », voyant qu'il n'y parvenait pas alors qu'il était attaqué. Quand un avion s'écrase, c'est comme si on y était et le sang se glace dans nos veines. »
- 24 Charles Porter (DSC, Croix de Guerre, 147<sup>th</sup> Aero Squadron, 1<sup>st</sup> Pursuit Group, AEF) était franchement sceptique à l'idée d'un film montrant des combats aériens. « J'avais vu des

images officielles de l'armée de l'air prises en France par le service américain des Transmissions. Non seulement, elles ne présentaient aucun intérêt, mais, de plus, elles n'étaient pas convaincantes malgré tous les efforts et l'expérience des photographes. Pourtant, avec *Wings*, il me semble que tout le monde peut réellement voir la manière dont nos forces aériennes ont mené les offensives en France. »

- 25 Selon Porter, les détails étaient si justes que seule une personne connaissant les aérodromes de la zone du front aurait pu déceler une erreur. Il fit cependant remarquer que, quand un avion était abattu, il prenait rarement feu. Il avait le sentiment que, après avoir été attaqué par Rogers, Arlen aurait dû essayer de s'en sortir. « Il pouvait facilement tomber en vrille ou glisser sur l'aile et s'échapper par un atterrissage forcé. » Et les pilotes furent tous déçus par la fin du film, qu'ils trouvèrent « peu convaincante et guère probable ».
- 26 Avec le temps, *Wings* s'est encore apprécié. Des notations qui paraissaient trop sentimentales apparaissent aujourd'hui en phase avec leur époque et n'irritent plus personne. Tout au long de *Wings*, l'aspect sinistre de la guerre est gommé au profit de cette ardeur romantique dont font état tant d'anciens combattants, même si à la fin du film Buddy Rogers abat son ami (Richard Arlen) fuyant les lignes ennemies à bord d'un avion allemand, atterrit devant un cimetière où reposent des soldats morts au combat et sort de son avion face à des milliers de croix blanches.

---

## NOTES

1. Dans le *Lafayette Flying Corps*. Pour en savoir plus sur l'histoire de Wellman, voir Kevin Brownlow, *The Parade's Gone By...*, New York, Knopf, 1968, p. 169.
2. King Vidor raconte que Wellmann lui donna une idée pour *The Big Parade* (*La Grande Parade*) dans l'épisode où un avion allemand pique sur une colonne de soldats et rase de ses roues les casques. Wellman avait lui-même accompli une telle acrobatie pendant la guerre.