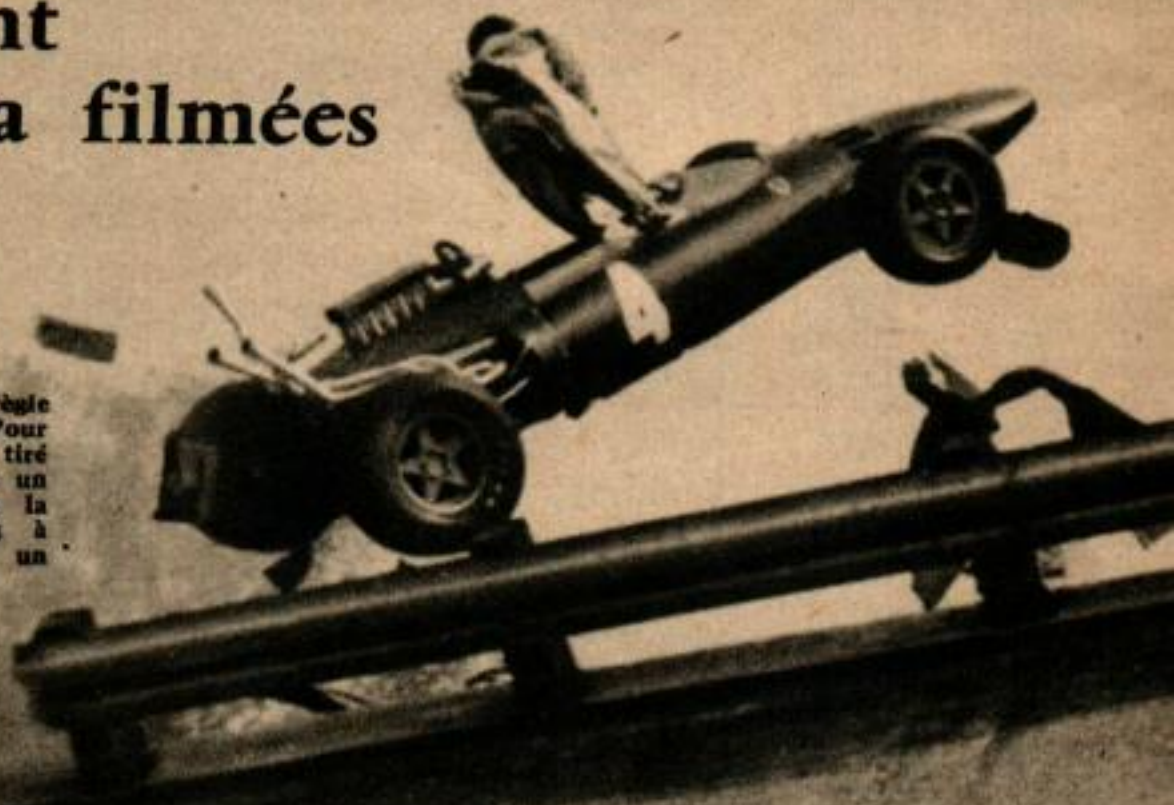


Photos sensationnelles du "Grand Prix"; comment on les a filmées

Par Richard
DEMPEWOLF.

LE REALISME est de règle dans « Grand Prix ». Pour prendre cette scène, on a tiré la voiture de course avec un canon à air comprimé, à la vitesse de 200 kilomètres à l'heure. Le pilote est un mannequin.



Des voitures tirées par un canon, des caméras fixées aux casques, et bien d'autres inventions ingénieuses de Johnny Stephens, lui ont permis de tourner les plus extraordinaires scènes de course de tout le cinéma.

UNE demi-douzaine de bolides de trois litres, formule 1, se faufilent et manœuvrent pour la première place, poussant leur plainte stridente dont la note baisse à l'approche du virage de « La Source », dans la course du Grand Prix de Spa, Belgique. Quand elle attaquent la côte, un peu plus loin, quelque chose a changé dans la musique. Celui qui détonne n'est pas difficile à repérer. Il est en plein milieu de la bande et prend de l'avance sur tout le monde. On dirait une grosse baignoire renversée, avec des roues, hérissée d'antennes serrées comme des roseaux dans un marais, chargée d'un amas d'engins bizarres montés sur des plates-formes en tube, devant, derrière et sur les côtés. Sous cet attirail, une Ford 350 GT, à vitesse d'enfer.

Pour augmenter la confusion, le fracas d'un hélicoptère se joint au vacarme et un ventilateur à réaction descend à la hauteur des casques des pilotes, à 175 à l'heure. Tout un côté de l'hélicoptère est enlevé et, dans l'ouverture béante, un homme est assis, les jambes à l'extérieur, des écouteurs aux oreilles, deux micros devant lui, et, dans ses bras, une caméra munie d'un objectif gros comme un bazooka. Il parle dans un micro, puis dans l'autre, tout en faisant marcher sa caméra.

Cet homme est John Stephens, 31 ans, opérateur de la caméra électronique du film « Grand Prix », production de la M.G.M.

Cette scène fantastique est typiques de toutes celles qu'on a pu voir l'été dernier sur

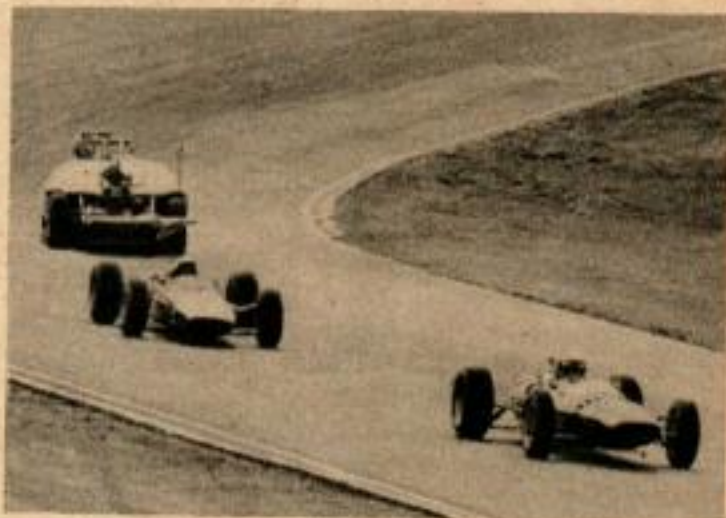
tous les circuits du grand prix, à la suite de la rencontre de Stephens et du metteur en scène John Frankenheimer; à eux deux, ils ont décidé de photographier d'une manière nouvelle les voitures de course en pleine action.

Le résultat, c'est que chaque spectateur est assis au volant d'une voiture de course de formule 1 et fonce à des vitesses atteignant 230 à l'heure. Le moteur rugit à ses oreilles. L'œil de la caméra est celui du pilote, le vôtre; votre œil fixe les tuyaux d'échappement juste devant, les roues qui tournent juste à sa hauteur, les aiguilles des instruments qui s'affolent. Vous voyez votre main sur le changement de vitesses, votre pied sur l'embrayage, et vous freinez avant d'aborder les virages. Vous voyez la route

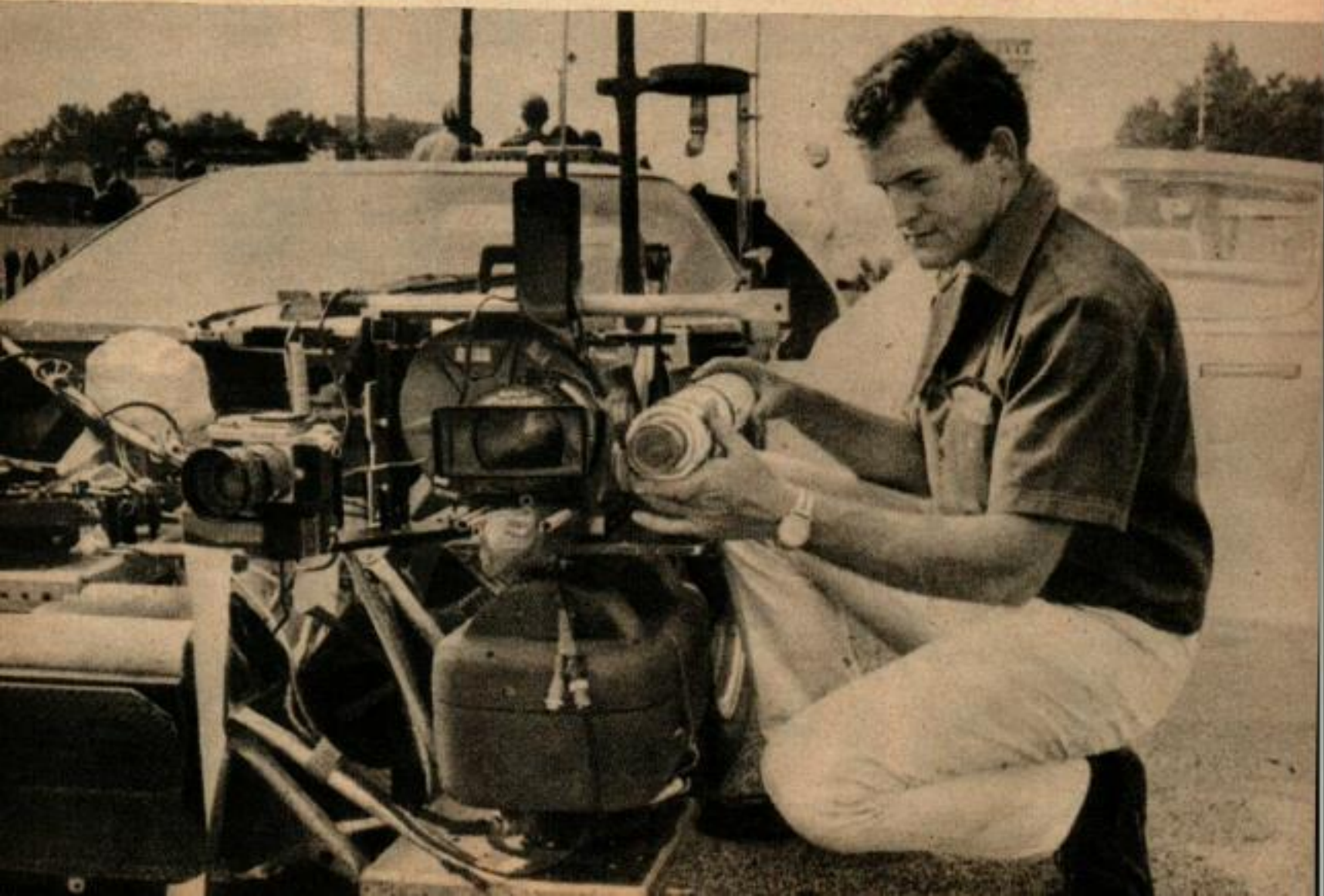
qui fuit et des voitures qui dérapent. Une fois même, vous foncez dans les bottes de paille, et c'est l'accident.

Et ce ne sont là que quelques-unes des frayeurs que ce film vous donne par procuration.

Tout cela a commencé il y a deux ans, quand Frankenheimer a été invité à une course d'autos en Italie. Ce jeune cinéaste a décidé sur-le-champ d'enregistrer sur la pellicule, pour la postérité, l'excitation que procure la vitesse. Mais il voulait un film absolument véridique, sans doublages faciles et truquages à bon marché. Les quatre acteurs principaux choisis pour ce film, James Garner, Yves Montand, Brian Bedford et Antonio Sabato, sont partis pour l'école de course de Carroll Shelby, à Riverside, Cali-



LA FORD G.T. qui servait aux prises de vues portait cinq supports à caméras télécommandées, un moniteur de télévision, un émetteur triplex. Ci-dessous, Johnny Stephens recharge la caméra latérale avant; ci-dessus, à droite, il poursuit Garner et Bedford qui luttent pour la première place. La caméra avant va pivoter pendant le dépassement.



fornie, puis à celle de Jim Russell, à Snetterton, en Angleterre, pour apprendre à conduire eux-mêmes.

Ils ont fait de rapides progrès, au point de pouvoir se qualifier en un temps remarquablement court. Mais photographier ces pilotes de voitures de formule 1 en action était un problème. C'est alors que Frankenhaimer s'est souvenu d'un jeune cinéaste célèbre pour ses audaces. Dans un film précédent de Frankenhaimer, « Seconds », Stephens avait accroché une caméra à la poitrine de Rock Hudson pour une scène qui se passait dans la gare de Grand Central. La caméra, braquée sur la figure de Hudson, le suivait partout, enregistrant ses expressions et celles de la foule qui tourbillonnait autour de lui sans se rendre compte de rien ; personne n'avait compris comment on avait pu tourner une pareille scène. Stephens est capable de sauter en skis et de descendre à toute vitesse au milieu des bois avec une caméra fixée à la pointe de son ski, ou sur un harnais fixé à ses épaules et d'où l'objectif photographie par-dessus sa tête, comme s'il était l'œil du skieur lui-même. Pour certaines images, il a fixé une caméra à son casque et sauté d'un avion.

« Comment feriez-vous pour filmer des voitures roulant à 250 à l'heure ? » lui demanda Frankenhaimer.

« D'une autre voiture roulant sur la même piste », répondit Stephens.

Frankenhaimer fut d'accord. Alors Stephens a transformé une Ford 350 G.T. pour en faire la voiture prise de vues, car c'est

une voiture capable de suivre la plupart des autos de formule 1. Il a placé dessus cinq supports de caméras, un de chaque côté, un devant, un derrière et un au milieu, sur le toit. Bill Frick, assistant technique, a construit des montages semblables pour les voitures de formule 1 : un devant, un de côté et un derrière le cockpit pour viser par dessus l'épaule du pilote. On pouvait les fixer et les enlever en quelques minutes. Un fabricant d'appareils de poursuite optique des missiles a construit le dispositif électrique qui fait pencher et tourner les caméras. Un fabricant d'appareils de contrôle pour les missiles a construit le système de télécommande qui permet de faire marcher les caméras à distance.

Panavision a mis au point des objectifs grand-angle à réglage électronique spéciaux, munis d'écrans de verre pour les protéger des cailloux et de la pluie. Mais son chef-d'œuvre a été une boîte de commande électronique pas plus grande qu'une boîte de

LES PHOTOS PRISES D'HELICOPTERE donnaient de l'intérêt aux longues séquences tournées au cours du grand prix ; elles permettaient aussi des gros plans, lorsque les pieds de Stephens frôlaient les arbres. De son observatoire il pouvait même commander des caméras montées sur les voitures, comme celle que l'on voit ci-dessous, braquée sur la figure de Jack Brabham qui roule à 200 à l'heure.





VOUS ETES LE PILOTE quand les caméras de Stephens sont sur le casque de Bob Bondurant au volant de sa voiture de course.

souliers, avec un moniteur de 12 cm Sony (écran de télé) qui reçoit les signaux d'un poste de télévision monté juste à côté de l'objectif de chaque caméra.

« Quand je suis assis à côté du pilote de la G.T., avec ce système sur les genoux, tandis que nous suivons les voitures de course, dit Stephens, il me suffit de manœuvrer un contact pour qu'un signal radio-électrique fasse marcher une caméra partout où elle se trouve ; il la fait pivoter, se pencher d'ici ou de là ; je mets au point, et je vois combien j'ai pris de mètres de film. L'écran du Sony me donne une image exacte de ce que la caméra est en train de photographier, que ce soit une caméra montée sur la G.T. ou sur une voiture de la course. »

« A Monte-Carlo, raconte Stephens, Frankheimer voulait que je prenne beaucoup

d'images des F-1 qui se poursuivaient, alors je manipulais mes caméras, roulant en plein milieu avec la G.T... tout à coup arrive Montand, par exemple : je pousse du doigt un bouton et je plonge mon support latéral qui photographie les roues qui tournent ; je panoramique sur sa figure tendue au moment où il vient à ma hauteur, et nous fonçons à 200 à l'heure à quelques pieds l'un de l'autre. Il n'y a pas d'autre moyen pour obtenir des photos aussi spectaculaires. »

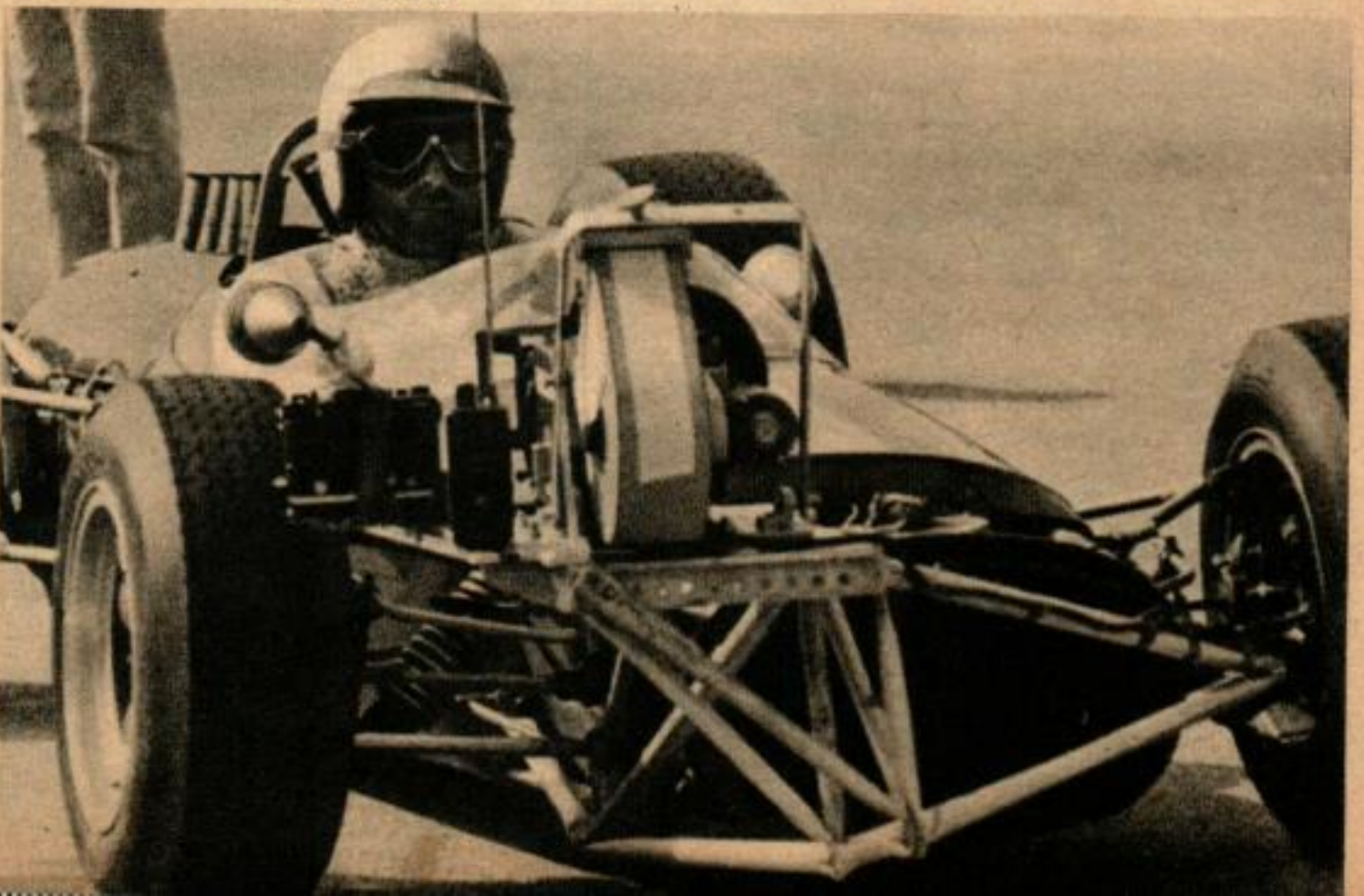
Le même système de commande pouvait être utilisé par Stephens à partir de l'hélicoptère. Il envoyait des ordres à une caméra montée sur la G.T. ou sur une voiture de course au-dessous de lui. Ou bien Frankheimer se tenait en-dessous, au moniteur, tandis que Stephens filmait des séquences au zoom du haut du ventilateur. »

« Les communications, voilà le principal, fait remarquer Stephens. Aussi, en plus de tout le reste, j'avais un poste de radio à trois voies qui me reliait au pilote de la voiture, au directeur et au pilote de l'hélicoptère.

« Voici comment ça fonctionnait : supposons que je sois dans le ventilateur, en train de filmer une voiture qui fonce sur la piste à 225 à l'heure. O. K., dit John, à la radio, c'est au point ; maintenant zoom ; ça va... Je dis au pilote de la voiture en-dessous, dans mon micro de droite, de ralentir un peu. Je suis à mi-chemin de mon zoom... O.K., ça y est, dit Frankheimer ; maintenant sortez. Je dis au pilote, dans mon micro de gauche de se sauver. Nous partons, et c'est dans le sac. »

Au début du film, au Grand Prix de Monte-Carlo, il y a une séquence dans laquelle Garner a des difficultés avec son

LE SUPPORT LATÉRAL sur la voiture de course peut faire un tour complet et se pencher de quatre manières différentes, le tout commandé par radio de la G.T. sulveuse ou de l'hélicoptère. Ainsi Stephens a pu tourner des séquences sensationnelles, où l'on voit tourner en gros plans les roues de la voiture, et immédiatement le visage du pilote.



changement de vitesses sur sa B.R.M. Les roues se bloquent.

Une voiture qui suit grimpe sur le bord pour l'éviter et retombe en flammes. Garner coince ses roues dans celles de Brian Bedford, et tous deux dérapent à 200 à l'heure ; Garner fonce dans une botte de paille, saute la digue et plonge dans la mer. Pour cette séquence cinq caméras étaient placées aux points critiques et commandées de l'hélicoptère. Mais en plus, Frankenheimer voulait avoir un point de vue spécial, celui de Garner, tout au long de ce passage. Le spectateur est dans le siège de Garner lorsque « ça lui échappe » ; il sent la voiture commencer à déraiper ; il voit les aiguilles des instruments qui tremblent sur les hautes vitesses et les hautes températures ; il traverse les bottes de paille ; il plonge dans l'eau. C'est à vous couper le souffle.

Une voiture sur une autre

Pour filmer de tels moments « comme si vous y étiez » et à des vitesses fantastiques, Mi't Rice, l'homme des effets spéciaux de la M.G.M., a construit un montage étonnant. Sur une voiture de course normale, il a placé un cockpit, en l'occurrence celui de la B.R.M. de Garner, sur un treuil motorisé. Tout le système, avec Garner dans le cockpit du deuxième étage, était capable de foncer à 200 à l'heure ; la caméra G.T. filmaient la scène et tout à coup le cockpit commençait à tourner sur un fond qui défilait à toute vitesse. Ensuite une caméra remplaçait Garner dans le cockpit pour continuer la séquence avec le spectateur regardant à travers le pare-brise.

Evidemment, pas question d'envoyer le même système avec un pilote au rez-de-

chaussée ! Mike Rice a inventé un autre appareil, que l'équipe appelle « Big Blue » et qui résout le problème. Big Blue est un canon actionné par de l'azote comprimé à 140 kg par centimètre carré. Ce canon tire des voitures de course avec un piston de 1,20 m qui s'adapte à un cadre spécial soudé au châssis de la voiture. Avec cette poussée de 1,20 mètre, Big Blue est capable d'accélérer une voiture de course de 0 à 200 km/h. Pour l'accident de la digue, Rice avait monté les aiguilles tremblotantes sur le tableau de bord de la voiture sacrifiée ; Frankenheimer avait fabriqué une caméra de plongée spéciale, avec un carter à l'épreuve des chocs,



LE PLUS ÉTRANGE DES SYSTÈMES inventés par Mi't Rice, l'homme des effets spéciaux, est de monter un cockpit de voiture sur une autre voiture de formule 1. On peut prendre des scènes impossibles. Par exemple, cet engin suivait la piste, et la G.T. pouvait filmer le commencement d'un tête-à-tête en faisant tourner le support. On a utilisé ce truquage dans la scène de Garner, ci-dessous. Ci-dessus, la séquence de Montand.



parfaitement étanche, placée sur le siège du pilote. On avait fixé la voiture sur le béliet de Big Blue ; au signal, la caméra avait démarré, par télécommande ; Big Blue s'était mis en branle avec un énorme « Bang » et la B.R.M. avait traversé la piste, défoncé les bottes de paille, et plongé dans l'écume à la vitesse de 160 km à l'heure ! Pendant ce temps, la caméra-pilote-plongeur digérait ses mètres de pellicule et enregistrait tout. Montée et mise en place, cette séquence, depuis l'accroc jusqu'au grand plongeon, ne dure pas 10 secondes ; mais ce sont les 10 secondes les mieux employées de toute l'histoire du cinéma.

« La voiture qui grimpe sur la paroi de la colline a été aussi tirée par Big Blue, dit Stephens. De même la voiture de Montand quand elle franchit la rembarde sur la piste de Monza. Big Blue fait du travail propre ; les voitures vont exactement où elles doivent aller et au moment voulu ; on peut placer les caméras télécommandées à la meilleure place et prévoir seconde par seconde ce qu'elle verront. »

L'idée de servir des hélicoptères est rentable, bien qu'ils posent quelques problèmes. Le pire : les hélicoptères, avec leurs 180 km à l'heure ne peuvent suivre des voitures qui font du 225. A Monaco, Stephens n'a même pas essayé. « Trop de bâtiments, rues trop étroites », explique-t-il. Mais pour suivre les voitures vers les fameux tunnels, il s'est servi du zoom de sa caméra. Sur le film, on dirait que la caméra court derrière jusque dans le tunnel. « Le pilote reste jusqu'à la dernière seconde dans le cadre, avant de disparaître. C'est une de ces séquences magnifiques dues un peu au hasard. »

La piste belge du Grand Prix, à Spa, est une des plus rapides du monde ; mais là Frankheimer voulait des gros plans d'hélicoptère. Stephens et le pilote de l'hélicoptère à réaction, un type qui n'avait pas froid aux yeux, Schumont, ont pris des photos alors que les voitures grimpaient une longue rampe dans les champs et les bois, à l'allure réduite de 160 à l'heure.

« Nous nous approchions à 15 ou 20 m, et, au téléobjectif, la tête d'un pilote remplissait l'image », dit Stephens. Les pilotes se plaignaient amèrement du souffle du ventilateur. Un jour Garner est entré à la cantine en murmurant : « Ce diable d'engin était à 2 mètres de mon casque aujourd'hui ; ma voiture était soufflée ; la prochaine fois je freine et je m'éclipse. »

Le saut d'obstacles

Mais Stephens avait ses photos. « Bien sûr que nous sautions les haies, dit-il avec un sourire en coin ; j'avais dit à Schumont d'y aller et il y allait. On peut même dire que nous ne sautions pas toutes les fois qu'il y avait une haie. Mes pieds ballants frôlaient la cime des arbres. »

A Spa un accident a permis de tourner une des meilleures séquences du film. « Il fallait filmer une véritable course du Grand

Prix, explique Stephens, pour voir de vraies foules et des voitures dans une vraie course. Donc le jour de la course, à Spa, Phil Hill avait une caméra sur le nez de sa McLaren de 2,5 litres. Elle n'était pas protégée ; si elle dégringolait nous étions perdus. Elle était ficelée comme une momie. Elle a bien marché pour la première course ; or, au début, les voitures sont entrées dans une rafale de pluie et la moitié des concurrents se sont heurtés ou ont fait des tête-à-queue. La Lotus de Jim Clark n'est jamais arrivée en haut de la côte ; on se faufilait comme on pouvait. Phil était le dernier et il a pris de jolies photos de dérapages. Ce jour-là j'étais dans le ventilateur.

Nous suivions les voitures, à la recherche de Bob Bondurant qui conduisait la voiture « japonaise » blanche de Garner, qui devait jouer un grand rôle dans ce passage. Tout à coup c'est la pluie. Nous ne voyons plus rien par l'ouverture de l'appareil et je suis trempé. Nous faisons le tour du circuit, pas de voiture blanche. Au deuxième tour nous la voyons, en équilibre au bord de la piste. Pas de pilote à l'horizon. Mais ensuite nous avons eu de la chance ; il a plu toute la semaine, nous avons pu filmer la voiture blanche en train de tourner. J'ai mis une housse de plastique imperméable sur la G.T. et fait marcher le moniteur électronique. J'ai pris de jolies photos de Garner fonçant dans la pluie, juste à côté de nous, soulevant une gerbe de 70 mètres de haut. Formidable. Tout cela grâce à la pluie. »

Caméras à mauvais caractère

Tout n'était pas toujours rose. A Milan Stephens a bien cru que la chance l'avait abandonné. « J'étais dans la G.T., commandes en main. Je suivais Montand. La caméra était sur le flanc de sa voiture, elle devait prendre les roues, puis son visage, puis ses bras et ses mains. Le début est bon. Il dépasse quelques voitures ; une autre s'approche et voilà que tout à coup la caméra se met à sursauter à son passage : les bougies de cette voiture étaient sur la même fréquence que mes signaux. On met des antiparasites sur les bougies et on recommence. Cette fois la caméra ne répond plus du tout aux signaux. C'est un alternateur défectueux sur la G.T. qui fait des siennes. Il a fallu une demi-journée à un ingénieur en électronique pour trouver le transistor coupable de tous ces ennuis. »

Les pilotes n'étaient pas toujours contents. « Conduire une voiture de formule 1 avec 22 kg d'appareils fixés en déséquilibre en avant et de côté, avec un œil noir qui vous regarde tout au long de la course, ça trouble ! Et pour la stabilité, n'en parlons pas ! » Et Garner ajoute : « Dans les coins on arrivait péniblement à 6 200 tours ; sans les appareils, j'aurais fait 6 800 tours au même endroit. Et à Spa, ces oiseaux ! En tous genres. Ils n'arrêtaient pas de ricocher sur le pare-brise. Je m'attendais toujours à voir

Suite page 111)

Photos sensationnelles du "Grand Prix"; comment on les a filmées

(Suite de la page 27)

ma tête emportée par un de ces animaux ou par les pieds de Johnny Stephens qui pendaient de ce maudit hélicoptère. »

Et pourtant, après toutes ces récriminations,, quand le film a été fini, les acteurs comme les pilotes se sont bousculés pour aller voir sur l'écran le rôle qu'ils avaient joué.