

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2018)
Heft: [1]: Numéro Thematique Aviation

Artikel: Du film d'aviation
Autor: Charlet, Lionel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823443>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Lionel Charlet s'équipe devant un *Mirage III BS/DS* biplace.

Toutes les photos © Auteur.

Aviation

Du film d'aviation

Lionel Charlet

Réalisateur

Avant toute réalisation d'un film il y a un tout un ensemble d'éléments qui le précèdent et vont l'influencer.

J'ai commencé à filmer très jeune, vers treize ans. Simultanément, j'étais déjà attiré par le ciel, fasciné par le vol des canards au bord du lac de Neuchâtel. Et par l'aviation militaire, dès cet âge là. L'observation du vol dans la verticale, seul en montagne, dans les Alpes suisses, me fascinait totalement.

Si à l'époque, suspendu à ces éphémères moments surréels, on m'avait dit que je les filmerais un jour en vol, je ne l'aurais pas cru évidemment.

C'est vers la réalisation de film que j'ai été poussé. Par passion. Dès 1984. Professionnellement j'ai commencé dès 1995 à réaliser des images à la caméra et du portrait d'atmosphère, sans y ajouter de commentaire parlé. Comme en faisant de l'esquisse du sujet au dessin, en travaillant à la manière du photographe pour peu déranger le sujet et sa vie, son expression normale.

C'est ainsi que j'ai eu la chance de réaliser un premier vol de tournage en 1996. Je n'en revenais pas. Une chance rare. C'était pour le producteur Jean-Philippe Rapp et son émission *Zig Zag Café*, pour lequel j'avais carte blanche une fois par mois justement pour réaliser du portrait sans commentaire. Or il s'est trouvé que le sujet « premier vol » a beaucoup plu au Commandant des Forces aériennes suisses Fernand Carrel invité de l'émission.

C'est lui qui m'a invité en 1997 à réaliser le portrait en émotion et sans commentaire des Forces aériennes suisses, comme dans le premier court qu'il avait vu, avec carte blanche. Sans pression communicationnelle.

Vertige. Soudain je me retrouvai seul avec un défi extraordinaire. Unique pensai-je. Dresser un portrait

sans commentaire des Forces aériennes suisses ! C'est ainsi qu'est né le premier film « Fusion » en 1998.

Mais j'étais rentré dans l'expression de ce sujet avec passion et pour une quinzaine d'années. Dans un autre monde. Fait de G, de paysages surréels, d'oxygène à 100 %, de tournages très demandants.

Après « Fusion » naissent « *Mirage IIIS* derniers sillages », « Vols Blancs », « Le vol du *Hunter* », « Timeless », « *Ice Hornet* », « Air & Lumière », « Alps Flying » et bien d'autres encore.

Je trouvais un écho inattendu au travail du portrait dans ce monde de l'aviation. Quel magnifique accueil.

A l'heure où l'on pose des mini-caméras partout on ne se rend plus forcément compte de la complexité et de l'effort collectif autant que personnel qu'a réclamé ce sujet. Sans l'accueil et l'engagement des Forces aériennes suisses et sa qualité je n'aurais rien pu faire. Il faut souligner aussi la rencontre de l'opportunité du portrait artistique avec l'absence de pression communicationnelle de type formel ou de propagande.

L'aviateur devait être rencontré dans l'espace vertigineux de son quotidien en soi-même, sans fiction ou mise en scène. Seul le cadrage en vol était dessiné avant les briefings pré-vol puisque depuis l'enfance je dessinais des avions en vol.

Mais disons franchement que la prise de vue en vol c'est un film en soi. Une chaîne de travail qui demande la synchronisation de mille gestes et qui va du bon contact avec le mécanicien jusques à la formation précise en vol serré dans la verticale pour obtenir une bonne représentation du vol.

L'aspect humain est très important car je réalise depuis

les début des films d'atmosphère réelle, avec le hors-champs, les regards, les gestes, le paysage, la nature.

Dans cette vingtaine de films de sujet d'aviation tournés de 1996 à 2011, j'ai précisément cherché à restituer le sujet sans décorum publicitaire ou glorification technologique ou esthétique du surhomme. Au contraire. J'ai cherché à souligner l'étonnement d'un tel spectacle, comme le vol sur les Alpes, où l'on ne sait plus toujours où est la Terre, qu'est-ce qui est grand et qu'est-ce qui est petit, en somme le surréalisme intrinsèque du sujet.

Car dès le premier film d'aviation j'ai cherché à souligner ce surréalisme, ce poids presque de l'ambivalence de l'aviation, un monde où l'homme est mesuré, petit dans le ciel immense, distant donc de la modélisation idéaliste ou positiviste ou publicitaire, cette sorte de premier degré partout, cette glorification désuète du surhomme. Sorte de redbullisation sportive du monde réel.

Car ce que je voyais me montrait plutôt la difficulté pour l'homme d'évaluer dans la troisième dimension. L'expérience du tournage, de l'immersion dans ce milieu, est extraordinaire.

On en rêve encore la nuit des années après. Cela paraît facile aux gens souvent de « faire un *looping* », à deux avions serrés, de filmer. C'est tout l'inverse. J'entendais des journalistes me dirent « *alors on s'envoie en l'air ?* »



Le réalisateur prépare sa caméra à partir de la place arrière d'un F-5F.

Une image hédoniste de l'aviation a peut-être renforcé cette fausse vision du vol. Toujours est-il qu'entre dessiner un cadrage en vol idéal, en *Mirage*, sur le papier et organiser le vol, avec tous ses aspects concrets et techniques, c'est autre chose.

Le vol en basse-altitude en montagne par exemple exige souvent de retenir son souffle, pour surtout ne pas bouger au cadre, malgré les G et les secousses. Le combat aérien laisse des sortes de frayeures ou d'impression de temps suspendu, dans le décor olympien et lui aussi surréel des Alpes au-dessus de soi, immenses, qui vous donne l'impression de ne plus être tout à fait de ce monde.





L'incommunicabilité de telles expériences, c'était justement ce que je voulais réduire par le film, afin que le public puisse deviner un peu sur l'aplat du cadre leur profondeur, leur hauteur, leur relief. Leur bruit. A la fois leur éphémérité et leur hors-temps.

La perception du temps même est changée avec la vitesse. Seul le *timing* de la caméra permet après coup de mesurer combien de temps il s'est passé entre deux figures en vol, deux passages de crête, deux virages serrés, la verticale. Entre le décollage et l'atterrissage.

Le mode d'expression artistique libre par l'image et le son que j'ai choisi depuis longtemps était précisément relié à cette volonté de restituer des expressions, des atmosphères, des émotions, sans texte objectivant et rationalisant. Le film, la bande-son, le réalisme, l'approche poétique, devant servir à faire du film comme une pâte, un voyage, un mobile. Un espace sonore.

C'est pour cela aussi que j'ai choisi d'éviter le côté *Top Gun* radical ou le cliché du *superman* avec un avion facile à voler. J'ai trouvé au contraire le milieu des aviateurs fort modeste et discret, les mécaniciens font voler un avion, le pilote doit le ramener au sol, il y a mille choses à penser. On est loin du super-héros. C'est ce qui donne son côté vertical à l'avion je crois.

Devant l'avion avant un vol de tournage, je réalisais ce que c'est que de monter dans un *Mirage* ou un FA-18... C'est pas rien, cela peut-être grave, c'est immense. C'est magique également.

Le moment du visionnement après le vol a un côté un peu frustrant, aucune caméra ne peut vraiment restituer ce que l'on voit là-haut. Je ne pouvais que montrer quelques traits du sujet, comme en esquisse. C'est pour cela qu'en 2010 j'ai fait « Alps Flying » voyant combien de gens désiraient des plans séquences plus longs du vol en montagne. C'était un peu une reprise générale de tout le travail précédent pour bien répondre à cette demande répétée du public.

Les gens rêvent de voler comme le chasseur, à la verticale par exemple. J'espère encore réaliser quelque chose dans ce domaine. Même si faire pause était utile aussi.

Je tiens encore à remercier toutes les autorités, les aviateurs, les personnels au sol, les amis, les proches, qui m'ont aidé dans ce travail solitaire.

L. C.

