

La chronique photo de djipibi

Chronique bimestrielle numéro 3

Texte et photos : Jean-Pierre Bonin

La photo aérienne (première partie)

Précisons d'entrée de jeu que je ne suis pas un « photographe aérien », dans le sens où je n'attends pas les conditions parfaites, je ne loue pas d'aéronefs pour faire de la photo aérienne et je ne vole que rarement « *open cockpit* » ou porte enlevée. Bref, je suis un peu comme monsieur et madame « tout-le-monde », et mon accès à la photo aérienne est accidentel et aléatoire. Je crois par conséquent que ce texte saura rejoindre ceux et celles que j'estime être mon « public cible » : les photographes amateurs, pilotes ou non.

Que les vitres soient teintées ou très très teintées, que la verrière soit très ronde et produise beaucoup de reflets, que l'avion ait des ailes basses ou que les vitres soient sales ou égratignées, ce n'est pas une raison pour ne pas apporter votre appareil photo à bord...

Allons-y donc par séquences (et pas nécessairement dans l'ordre puisque l'ordre, c'est pas mon genre). Je réserverai le terme « appareil » pour l'appareil photo; pour les hélicos, avions et autres, ce sera « aéronefs »... histoire de ne pas se mêler.

Quelles seraient donc les caractéristiques « idéales » de l'aéronef pour photographe aérien?

Tout de go je dirais un hélico pas de porte. Et on passe à la section suivante... Altitude basse permise, déplacement lent, voire vol sur place, pas de reflets (sans porte). À l'heure, c'est un peu plus cher qu'un avion, mais c'est « plus que du bonbon ».

Cockpit ouvert est une option à considérer (si on a le choix); la liste est assez intéressante. Un Waco ou un Stearman, c'est « open cockpit ». Et tant qu'à voler dans un tel avion, mieux vaut s'arranger pour que tout le monde le sache.



Un hélico pas de porte. Un « photoship » idéal.
Photo : c ourtoisie Daniel Fontaine



Tous les aéronefs offrant une vue « sans vitres » ne sont pas pour autant l'idéal pour la photo aérienne...

Si vous tenez absolument à faire de la photo aérienne dans cet aéronef, apportez-vous une lentille zoom; vous pourrez allonger la focale et viser en avant de l'aile... Bon, ça fait jaser dans les salons, mais ce n'est pas l'idéal pour de la photo aérienne...

Nous nous déplaçons pour tous vos besoins!

Inspection pré-achat • Dépannage mécanique partout dans le monde
Importation et exportation clés en main • Émission de certificat de navigabilité canadien et pour export 522-523-525 • Maintenance
Réparation structurale et modifications; aluminium, fibre de verre et composite • Convoyage de tous types d'avion
Services offerts au privé ou commercial à contrat, court ou long terme

A@Z AVIATION

AMO 26-12
CZBM
Unicom 122:15

514 830-3657

107-23, rue du ciel, Bromont QC
info@aazaviation.com • www.aazaviation.com

6047

VORTEX Aviation Inc.

- École de pilotage d'avion ultraléger
- Matériaux pour le constructeur amateur
- Agent autorisé Aircraft Spruce

Pierre Yves Girouard
www.vortexaviation.ca
info@vortexaviation.ca

2250, rue de l'Aéroport,
Saint-Mathieu de Beloeil
Québec J3G 0C9
(Sortie 109, Autoroute 20)

Tél. : 450 446-7400
Télééc. : 450 446-8069

6053



Le Ercoupe permet de baisser la vitre latérale. Mais on n'en trouve pas partout...



Les Piper Cub et Super Cub offrent une vue extérieure hors du commun.



Avec un avion à aile basse, demander exceptionnellement au pilote de «baisser l'aile» peut faciliter la prise de vue.



Vue frontale en finale. À faire avec modération et pas dans n'importe quel aéronef.

OK, pourquoi pas un Erco Ercoupe? Avion «amusant», car il n'est pas trop rapide, et on peut «baisser» la vitre dans le côté du fuselage, un peu comme pour une porte d'auto. Vrai que c'est pas le plus fréquent des avions... Il y a l'aile basse par contre (et ça, c'est loin d'être rare)... Ici encore, on focalisera en avant de l'aile, et si votre pilote vous aime bien, il pourra, sur demande exceptionnelle, «baisser» l'aile pour vous permettre une prise de vue moins «encombrée».

Parmi mes préférés, il y a le Cub ou le Super Cub. La fenêtre peut se relever et la porte peut s'abaisser, laissant une vue très satisfaisante. Aéronefs lents (ce qui n'est pas du tout à négliger) et à ailes hautes, il y a par contre le hauban (*strut*) et la roue du train d'atterrissage qui ont tous deux tendance à trouver leur chemin dans votre cadrage... Vrai qu'on peut aussi ouvrir la fenêtre dans un Cessna 172, mais la vitesse produit du vent, qui s'engouffre dans l'habitacle et qui doit être pris en compte.

À ce propos, dans l'éventualité où vous voleriez «*open cockpit*», fenêtre ouverte ou, même (luxé suprême), sans porte-passager, n'ouvrez pas votre *flash* (inutile), surtout s'il se déploie au-dessus de votre appareil (le vent peut l'arracher). De même, le pare-soleil devrait être laissé au sol pour les mêmes raisons, en plus de créer beaucoup de vibrations de la lentille. Inutile aussi de trop vous avancer vers l'extérieur; la lentille se trouve alors dans le vent et la prise de vue sera difficile en raison, encore une fois, des vibrations. Oui, il m'arrive de mettre l'appareil photo carrément dehors (pour une prise de vue avant), mais je le fais avec

des appareils «lents»; je dois tenir l'appareil à deux mains et... être prêt à nettoyer la lentille après atterrissage. Ça crache de l'huile, ces petits moteurs-là...

Poursuivons, sans être exhaustif, avec le cockpit ouvert. Les pendulaires et les gyrocoptères sont des aéronefs offrant une vue simplement ahurissante! Par contre, le port d'un casque avec visière rend le cadrage quelque peu (!) difficile. Je me félicite d'avoir, au fil des années, développé cette capacité de faire des photos «à l'aveugle», sans regarder dans le viseur. Oui, il est possible d'utiliser le moniteur arrière, mais une journée très ensoleillée ne vous facilitera pas la vie sur ce point. Dans ce type d'aéronefs, laissez votre «petit change» au sol et ayez pour le reste des poches à fermetures éclair. Tout ce que vous échapperez ne fera pas le bonheur de l'hélice des moteurs «*pushers*».



Le casque avec visière, porté dans les aéronefs comme les pendulaires, par exemple, n'aide pas au cadrage précis. Il faut s'habituer à la prise de photo à l'aveuglette ou à utiliser l'écran arrière pour visualiser la scène.

Et... pourquoi pas une montgolfière?



Quoi faire dans un aéronef « ordinaire »?

À moins que vous ne payiez le pilote pour faire explicitement de la photo aérienne, mon meilleur conseil est le grand classique : « Ne touchez à rien et fermez-la! »

Si vous avez des intentions de photo aérienne pendant un vol du point A au point B, discutez-en avec votre pilote avant d'embarquer. Selon les conditions de vol, il pourra peut-être vous accommoder en déportant l'aéronef un peu vers la droite ou la gauche tout en conservant son cap général.

Personnellement, j'aime bien photographier les rivières, les églises, les écoles et les golfs. Mais je crois que la plupart des pilotes avec qui je vole l'ignorent totalement. Je prends ce qui passe et m'en contente. Après tout, je ne suis qu'un invité à bord. Il m'arrive par contre de demander de « baisser » l'aile pour quelque chose d'exceptionnel (oui, même dans un avion à aile haute, on verra davantage pourquoi dans la prochaine chronique).



La montgolfière donne d'excellentes occasions.

Ma photo aérienne préférée à partir d'une montgolfière : Retrouvailles de deux « séparés » à la naissance.

6087



Élevez-vous vers l'excellence!

Passport Hélico, la plus grande école de pilotage d'hélicoptères au Québec.

- ★ Licence privée
- ★ Licence professionnelle
- ★ Conversion de licences

Pro Access
CARRIÈRE

Programme unique au Québec.

Base de Mascouche
10-3320, avenue de la Gare
Mascouche, (Québec)
J7K 3C1
Tél. : 450 474-4888

Base de Québec
619, 6^{ème} avenue de l'Aéroport
Québec, (Québec)
G2G 2T4
Tél. : 418 871-2579

Base de Mirabel
12-655, rue Service A-4
Mirabel, (Québec)
J7N 1G7
Tél. : 450 476-1000



passport-helico.com
1 888 810-5290





Les cours d'eau sont parmi mes sujets préférés.

du pilote par votre fenêtre. Dans un hélicoptère, on oublie ça... Toucher accidentellement les contrôles peut s'avérer catastrophique. Restez donc tranquilles, avec le moins de «bidules» dans vos bras et mains. Pour un aéronef aux vitres égratignées ou «sales», le côté opposé au soleil est votre meilleure gageure si vous avez le choix. Si vous voyagez avec un ami photographe, partagez vos places à l'aller et au retour... (Ce qui ne veut pas nécessairement dire de changer de place... Le soleil à «dix heures» à l'aller peut se trouver à

Par contre, quand le pilote me demande de «surveiller» le ciel pour voir s'il y a d'autres aéronefs (à l'approche par exemple d'un RVA très populaire et à «l'heure de pointe»), je comprends que la prise de vue passe en deuxième, et même plus loin...

Une caméra et sa lanière constituent une intrusion dans le cockpit, surtout si on est assis en avant. Mettez la lanière dans votre cou et évitez de mettre la caméra dans la course du manche!

Quelle est la meilleure place assise?

Dans un avion à deux places, si vous n'êtes pas pilote, vous êtes à la meilleure place!

Dans un avion à aile basse, habituellement, on voit mieux le sol assis en avant.

Dans un avion à aile haute, le hauban de l'aile est un facteur à prendre en compte.

Je préfère, quand il y a trois personnes à bord, être seul en arrière. J'ai ainsi accès aux deux côtés de l'avion.

La direction de l'avion et le côté du soleil en vol constituent le point principal. Le soleil dans votre vitre fait ressortir tous les défauts (égratignures, saletés) et, en plus, cela crée des reflets. Porter des vêtements «sombres» aide à diminuer les reflets. Se munir d'une pièce de tissu sombre aide à cacher les reflets. Par contre, cela constitue un «accessoire» supplémentaire à contrôler. S'en servir comme rideau peut aider votre prise de vue, mais assis en avant, cela obstrue la vue

«deux heures» au retour. Si vous avez laissé votre ami à gauche à l'aller, c'est un mauvais tour que de lui offrir votre siège de droite au retour!)



Pas nécessairement la meilleure place quand on est assis du côté du soleil...

Dans la prochaine chronique, nous continuerons le thème de la photo aérienne, examinant notamment les questions suivantes : Quel type de lentille? Égratigner la «vitre» : pas une bonne idée! Les paramètres techniques. Et les téléphones intelligents? Les caméras GoPro et autres. Zoomer ou pas? Que faire lorsqu'il y a quelque chose d'intéressant juste sous l'avion? Les quatre saisons. La façon de rehausser les photos par temps humide ou «brumeux» ou par prises à travers des surfaces teintées. Et l'horizon...