

La chronique photo de djipibi

Chronique bimestrielle numéro 4

Texte et photos : Jean-Pierre Bonin



La photo aérienne (deuxième partie)

Quel type de lentille?

Pour les photos de paysages, un grand-angulaire (15-20 mm) ou une lentille « normale » (50 mm) seront à considérer (si vous avez assez de pixels, il vous sera toujours possible de rogner [« cropper »] un peu). Personnellement, j'ai beaucoup utilisé une focale variable 18-200 mm. En position 18 mm, j'ai la possibilité de faire des photos du panneau d'instrumentation et des photos de paysages. En zoomant un peu (mais pas à 200!), j'ai parfois pu faire des photos en triplé avec, par exemple, 1 — l'église seule, 2 — l'église dans son village et 3 — l'église et son village dans leur environnement général. Mais plusieurs facteurs limitent la qualité des cli-

chés dans ce cas (la lentille polyvalente en étant un, la « vitre » étant l'autre. Voir plus bas).

Depuis quelque temps, j'utilise un filtre polarisant en vol. En le faisant tourner, j'arrive à trouver le point où les reflets sont diminués, sinon complètement éliminés. Mais les surfaces transparentes « modernes » en Lexan, par exemple, m'ont offert des surprises très... désagréables. Par exemple, récemment, on m'a offert un survol d'une portion de la Montérégie et de l'Estrie. J'ai alors fait une rare demande spécifique, tentant de retrouver, de survoler et de photographier le domaine équestre Grison de notre ami pilote Theo Hug. Nous l'avons trouvé, survolé et... photographié. De retour à la maison, je commence à traiter les photos et... surprise ! L'étang du Camp Grison prend, selon l'angle et le point

HARTWIG
AIRCRAFT FUEL CELL REPAIR

Un service d'excellence
et de qualité depuis 65 ans!

7006

RÉSERVOIRS D'ESSENCE

Informez-vous sur nos prix pour :

- Réservoirs d'essence Cherokee
- Réservoirs flexibles ou en métal
- Réparations sur reconditionnés et neufs
- Informations techniques ou auto-collants de grade d'essence gratuits

Bouchons d'essence Monarch
Premium en acier inoxydable pour votre Cessna 177 à 210

LA MEILLEURE PLACE AU MONDE POUR VOS FUITES!

www.hartwigfuelcell.com
info@hartwig-fulcell.com

EU : 1-800-843-8033 INTERNAT. : 1-204-668-3234
CAN. : 1-800-665-0236 TÉLÉC. : 1-204-339-3351

AVIATION
BL INC.

600, chemin des Patriotes
Saint-Mathias, Québec
450-658-2041
info@aviationbl.com
www.aviationbl.com

VOTRE SPÉCIALISTE :

7000

en
SOUUDURE



L'étang de la Ferme Grison prend de drôles de couleurs.

de vue, une variété de couleurs toutes plus exotiques les unes que les autres. L'effet du polarisant a créé un arc-en-ciel de couleurs imprévu. Parfois, cela peut être « joli », mais j'avoue que je vais maintenant me méfier.

Égratigner la « vitre » : pas une bonne idée!

La plupart des aéronefs ont des fenêtres avec des surfaces transparentes qui ne sont justement pas de la « vitre ». Faites de Lexan ou encore plus fréquemment en acrylique, les surfaces sont égratignables. Que ce soit en tentant de zoomer ou à la suite d'une légère turbulence, il y a de fortes chances que le devant de l'objectif entre en contact avec la fenêtre. L'image suivante montre le même objectif avec un filtre. Ce dernier a de petites rainures sur tout le tour. Je recouvre ces rainures avec du ruban de hockey ou encore du *gaffer tape*. Cela offre une surface douce qui protège les vitres.



Protégeons les vitres des aéronefs de nos amis pilotes.

Les paramètres techniques

L'ISO : règle simple, toujours le plus bas possible (sauf pour les vols de nuit... l'ISO élevé permettra de garder une vitesse « raisonnable » de déclenchement, soit rien en bas de 1/60.)

Pour la photo de nuit, une lentille fournissant la plus grande ouverture, par exemple f/1.4 (\$\$\$), est un atout précieux (malheureusement pas le cas ici).



Le fleuve Saint-Laurent devant le Château Frontenac en approche pour CYQB peu après le coucher de soleil.



Vol de nuit à environ 5000 pieds au-dessus de Lévis.

La mise au point automatique : optez pour la mise au point centrale pour la plupart des prises, ce sera l'idéal. Quand la mise au point est en mode « multipoints », vous risquez que le foyer soit fait sur le hauban, l'aile ou la capot du moteur, et votre paysage sera... flou.

La vitesse : que vous soyez en mode priorité vitesse ou en mode manuel (mode automatique, c'est quoi ça?), pensez à votre environnement. En avion, même les plus petites turbulences feront bouger la caméra. J'opte pour 1/400 ou 1/500^e comme vitesse d'obturateur. Mais, car il y a toujours un mais, pour les prises de vue frontales (photographier la piste lors de l'approche en finale, par exemple), l'hélice est un « problème ». Pour une « deux pales », on peut toujours compter sur la chance, mais à trois ou quatre pales, il y en aura toujours une qui passe au moment du déclenchement. On peut faire « disparaître » les pales en sélectionnant une vitesse de 1/60^e ou 1/80^e de seconde. Personnellement à l'atterrissage, moment où les turbulences augmentent habituellement, je compense la basse vitesse par une séquence de photos en rafale (et je laisse la statistique travailler pour moi...).



Voir ou ne pas voir l'hélice?

L'antivibration sur votre lentille : en fonction (*on*). Elle est toujours en fonction, vous dites? Vérifiez quand même avant d'embarquer! Sans porte, vous allez le regretter si, par inadvertance, elle est à « *off* ».

La balance des blancs : toujours en mode « ensoleillé », peu importe les conditions. Il existe des logiciels pour corriger après coup. Les vitres teintées sont très rarement un véritable problème si vous utilisez un programme de retouche et que vous utilisez les formats RAW ou leur équivalent.

Et les téléphones intelligents?

Plusieurs très belles photos (et films) peuvent être vues sur Internet sur les sites reliés à l'aviation (Les Ailes québécoises page Facebook ou le forum pilotes.quebec par exemple). Il ne faut surtout pas se gêner. Peu encombrants, polyvalents et de plus en plus munis d'optiques de qualité, ces appareils vous permettront de conserver de beaux souvenirs.



J'aime bien parfois pouvoir envoyer une image en temps réel ou presque durant un RVA. Cette photo fut transmise quelques minutes après notre atterrissage à CAA2.

Faites quand même attention à la mise au point. Si vous commencez à filmer à l'intérieur, il se peut que le foyer reste en mode rapproché, et votre film de la superbe vue extérieure ne se déroulera que dans vos souvenirs...

Ils permettent aussi de transmettre des photos pendant votre vol si vous êtes dans une zone avec réception. Attention par contre! En temps normal, il vaut mieux que le cellulaire soit en mode « avion ». Cela lui permet de ne pas décharger sa batterie inutilement en cherchant un signal. Je pallie ce problème en transportant une petite batterie rechargeable qui peut redonner une charge à mon cellulaire. Dans les déplacements « normaux » vers des RVA, je dois connecter mon téléphone sur cette batterie pour le vol de retour.

Les caméras GoPro et autres caméras « sport »

Là encore, il y a de nombreux exemples de belles prises de vue avec ce type d'appareils. Il est maintenant possible de les contrôler « à distance » par téléphone intelligent, et la qualité ne cesse



De retour des Faucheurs de marguerites, en route vers CSK3 et passant entre deux nuages, la GoPro capte ceci.

de s'améliorer. Ces appareils ont un rolling sensor (du moins dans leurs versions initiales) qui crée des effets déformants (ar-téfacts), sur les pales d'hélice notamment. Si c'est votre cas, mieux vaut ne pas photographier les hélices.

Zoomer ou pas? Et « il y a quelque chose d'intéressant juste sous l'avion... »

Ah! ces fenêtres et leurs surfaces de plastique... Leur plus gros défaut : elles induisent un certain degré de déformation, et ces déformations augmentent dans les zones courbes (côté des pare-brise avant, bas des fenêtres « bulles » [bubble windows], l'effet est pire si on photographie « en oblique » par rapport à la surface [voir le diagramme], car la lumière franchit plus de distance dans le plastique et les aberrations augmentent. C'est pourquoi vos photos de paysages regardant vers l'horizon seront plus nettes que celles où vous tentez de photographier un objet au sol presque sous l'avion. Dans ce dernier cas, demander de « baisser l'aile » [peu importe si c'est un avion à aile basse ou haute] rendra un peu de qualité au cliché, car la surface de la lentille sera plus parallèle à la surface de la vitre.

DÉMARRAGES ASSURÉS !

Spécialisé dans les moteurs à injection et turbocompressés Continental et Lycoming

- Révision et réparation de votre moteur
- Échange disponible pour tous les modèles
- Révision et réparation de toutes les composantes
- Techniciens hautement qualifiés
- Service personnalisé et excellente garantie
- Assistance technique et support AOG 24 / 7

Nous sommes fiers de servir de nombreux opérateurs de flotte qui comptent sur notre expertise en tout temps. Communiquez avec nous pour une évaluation.

AERORECIP.COM | 1.800.561.5544 | INFO@AERORECIP.COM
SERVICE EN FRANÇAIS, DEMANDEZ JEAN | SERVICE EN ANGLAIS, DEMANDEZ DAVE

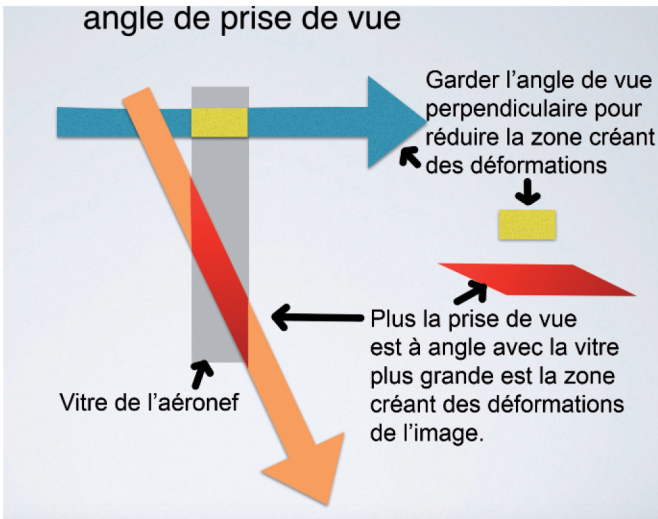


FILIALE DU GROUPE GREGORASH AVIATION



Pour les néophytes des voyages en avion privé, rappelez-vous que de telles demandes ne doivent pas être formulées pendant qu'il y a des communications radio en cours.

Ajoutons que la déformation due à la fenêtre semble « moins pire » quand on peut s'éloigner de la surface plastique [d'où mon intérêt, parfois, à m'asseoir en arrière quand on est trois dans l'avion].



Gardez votre objectif droit par rapport à la surface de la vitre, dans la mesure du possible.



La retouche photo, c'est pas sorcier.

ment numérique, mais voici quelques exemples « avant/après » de photos « originales » et du résultat du post-traitement. Après tout, on ne choisit pas toujours la météo ou l'aéronef quand on a la chance d'être invité à bord pour un vol, si court soit-il. Apprendre les rudiments de la retouche photo sera un atout pour quiconque veut faire de la photographie, qu'elle soit aérienne ou non.

Les quatre saisons

Chaque saison apporte ses propositions spécifiques. Le printemps et l'automne nous fournissent un bouquet de couleurs variées. L'été, tout est vert... Bien sûr, ce n'est pas vrai. Surveillez les champs, les rivières et autres points d'intérêt. L'hiver, c'est un défi vraiment particulier. L'éblouissement par les surfaces neigeuses et glacées constitue votre premier point à éviter ou à mettre en valeur! L'absence de couleur offrira un rendu pour bien des photos en quasi noir et blanc. Cherchez alors les motifs dans les scènes qui s'offrent à vous, les jeux d'ombres peuvent aussi être intéressants. Bref, transformez ce qui peut, à première vue, sembler terne.

Rehausser les photos par temps humide ou « brumeux », ou prises à travers des surfaces teintées

Ceci ne se veut pas une chronique sur le traite-

Et l'horizon?

Je vous laisse avec ma question existentielle personnelle quand je prends des photos en vol... L'horizon : droit ou croché?



Quatre saisons et quatre ambiances.

