

La chronique photo de djipibi

Chronique bimestrielle numéro 6

Texte et photos : Jean-Pierre Bonin

La photographie air-air (partie 2 de 3)

Remerciements à Peter Handley, photographe pour Les Ailes d'époque du Canada et Eric Dumigan, journaliste et photographe d'aviation pour la révision du texte

Nous poursuivons ici notre revue des éléments à prendre en compte pour des photos air-air réussies. Je vous suggère fortement de lire la première partie de cette chronique sur la photographie air-air, surtout pour ce qui est de l'aspect de préparation et sécurité qui y sont discutés. (Magazine *L'aviateur*, mars / avril 2017)

L'arrière-plan

Qu'on le veuille ou non, votre photo air-air comportera des éléments autres que l'aéronef visé. Parfois, ces éléments sont « dérangeants », attirant l'attention de votre public ailleurs que sur votre sujet. Parfois, ces éléments prennent tellement d'importance que l'aéronef devient « accessoire » ou « perdu », un élément parmi d'autres dans votre photo. Cela peut être voulu. Parfois l'arrière-plan rehausse significativement l'intérêt de la photo ou de votre sujet. Garder l'oeil ouvert!

• Le ciel

Viser vers le ciel dans une prise de photo air-air peut donner un résultat très intéressant... mais qui croira qu'elle n'a pas été prise du sol...



Nikon D7000 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6
f/6.3 170.0 mm 1/640 sec ISO 100.



Nikon D7000 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6
f/4.5 18.0 mm 1/640 sec ISO 100.



Parfois, ces éléments sont « dérangeants » et ils prennent tellement d'importance que l'aéronef devient ou « perdu » dans la photo. Nikon D7000 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 / f/10 75.0 mm 1/200 sec ISO 100.



Parfois l'arrière-plan rehausse significativement l'intérêt de la photo ou de votre sujet. Nikon D300 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6
f/5.6 200.0 mm 1/250 sec ISO 200.

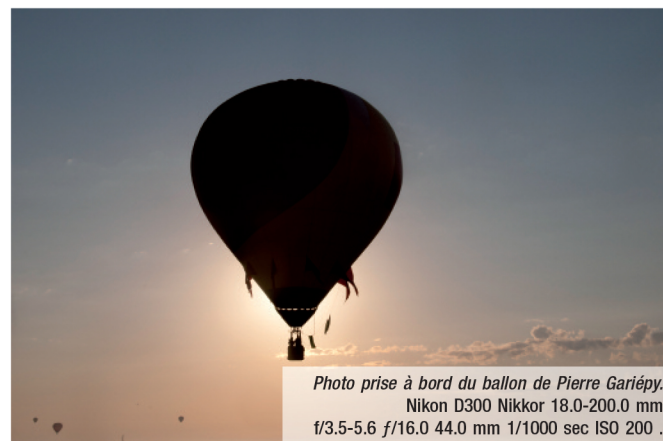


Photo prise à bord du ballon de Pierre Gariépy.
Nikon D300 Nikkor 18.0-200.0 mm
f/3.5-5.6 f/16.0 44.0 mm 1/1000 sec ISO 200 .

• Le sol

Comme un tapis se déroulant sous vous, le sol demande qu'on soit attentif non seulement à ce qui est en arrière-plan de l'avion-cible, mais aussi de ce qui s'en vient! La photo air-air demande aussi une certaine capacité d'anticipation.

• L'eau

Une surface d'eau constitue souvent un arrière-plan intéressant surtout si on veut mettre l'aéronef en évidence, le fond ne constituant pas un élément de distraction.



L'eau, un arrière-plan intéressant.



Photo air-air.
Nikon D7100 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6
f/8.0 48.0 mm 1/160 sec ISO 200.



Photo air-air et photo aérienne.
Nikon D7100 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6
f/7.1 20.0 mm 1/160 sec ISO 200.

345, chemin de l'Aéroport,
Alma (Québec)
418 480-3999
www.produitsaviatech.com



**Chez nous, VOS PLUS
GRANDS RÊVES
DEVIENNENT RÉALITÉ!**

PRODUITS

- Adventure Wings
- Conception de bâtât moteur
- Conversion PT6
- Hydro-Boosters
- Spruce, Wag-Aero, Électronics International, Univair, etc...

SERVICES

- Certification pour inspection annuelle
- Conception de tableau de bord
- Entoilage
- Finition intérieure
- Opération de récupération d'aéronef
- Peinture
- Réparations mineures et majeures d'aéronef

MANUFACTURIER



7005

EXPLORER en toute liberté

WIPAIRE, INC.

Floteurs Wipline • Skis pour avion
Modifications • Vente d'avions • Avionique
Peinture et finition intérieure • Entretien

South St. Paul, MN - 651.451.1205 • Leesburg, FL - 352.323.4809 • www.wipaire.com

- La neige

Beaucoup d'avions sont peints en blanc et se détachent peu d'un fond neigeux. Parfois on peut s'amuser à l'aide d'un arrière-plan qui se marie bien comme ici, avec une auto et un toit tous deux rouges comme certaines portions de l'avion.



Camouflage en rouge et blanc.
Nikon D300 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6
f/11.0 56.0 mm 1/400 sec ISO 200.

- Le hasard

On ne choisit pas toujours l'arrière-plan mais parfois, il faut réagir vite. Une belle photo air-air peut aussi devenir une belle photo aérienne comprenant un aéronef... Dans le cas des trois photos du Sam, quelques mouvements de pouce en haut à mon pilote ont permis de monter à peine pour avoir les oies blanches en arrière-plan alors qu'on se rapprochait un peu. Les trois photos ont été prises à sensiblement la même longueur focale.



Photo air-air ou photo aérienne avec avion en prime?



- L'horizon

J'allais l'oublier celui-là. C'est en cherchant des photos que je suis tombé sur cette coquine : la ligne d'horizon... Ici, je prenais des photos à cadrage « portrait » (vertical). C'est fou combien de revues cherchent des photos verticales pour leur

couverture. Visiblement, je cadrais serré, un peu trop serré même. Et subitement, la catastrophe vous apparaît, mais il est trop tard car elle apparaît... sur votre écran d'ordinateur. L'horizon est horriblement croché et impossible de redresser sans couper une portion de l'appareil. Peu importe la qualité du cliché, c'est raté.

Les paramètres techniques

- La caméra

On se fait souvent dire « Vos photos sont tellement belles! Vous devez avoir une bonne caméra! ». Et c'est un peu comme complimenter un chef cuisinier sur la qualité de son four... Mais, il y a un peu de vérité pour les photos air-air. Plus vous avez de pixels dans votre capteur, plus vous serez à même de rogner vos photos plutôt que d'avoir à augmenter

la focale (« zoomer »). Cette manoeuvre a tendance à exacerber la déformation induite par le plastique de la fenêtre (bénis sont ceux qui, rares, ont des fenêtres en vitre, mais on peut pas être assis tous les jours dans un Harvard).

- La vibration

Ici encore, utiliser la fonction anti-vibration de votre lentille est de mise.

Il est très tentant d'ouvrir la fenêtre si c'est possible. Sachez que c'est un couteau à deux tranchants. On élimine ainsi la déformation due à la « vitre » mais on risque de mettre la lentille dans le vent...

Comme l'aéronef que vous tenterez de photographier sera vraisemblablement un appareil muni d'une hélice, vous ne pourrez travailler à une vitesse très rapide (1/400 maximum) et le vent produira des vibrations bien pires que celles produites par l'avion. Allo la collection de photos floues!



Se concentrer sur le sujet n'est pas une bonne idée si on oublie de regarder l'ensemble de « l'oeuvre ».

Et... vous voulez prendre des photos vitre ouverte ou porte enlevée? N'oubliez surtout pas d'enlever votre pare-soleil. Sinon il risque prendre dans le vent et rendre la caméra très instable ou pire, de s'envoler... vers le sol!

- La vitesse d'obturation

Dans mes photos d'aviation, je « travaille » presque uniquement à main levée et en priorité vitesse (Mode « S » shutter). Comme je l'ai expliqué dans une chronique précédente, le facteur qui m'importe est d'avoir un peu de flou dans la rotation de l'hélice. Pour les hélicoptères, je privilégie 1/60 à 1/80e de seconde. Pour les hélices d'avion, entre 1/250 et 1/400 et pour le reste, des montgolfières aux avions à réaction, 1/1000 et plus. Sauf que j'ai rarement eu l'occasion de faire une photo air-air d'une avion à réaction autre qu'un avion commercial qui nous croisait plus ou moins loin.

- To prop circle or not to prop circle... voilà la question!

Si vous bénéficiez de plus que cinq minutes, expérimentez! Changez votre vitesse d'obturation et vous trouverez éventuellement celles auxquelles vous êtes confortables. Pour les avions par contre, il y a peu de règles universelles car le régime du moteur peut changer et il est plus facile d'avoir un cercle d'hélice avec une hélice trois ou quatre pâles qu'une hélice deux pales...

- La profondeur de champ

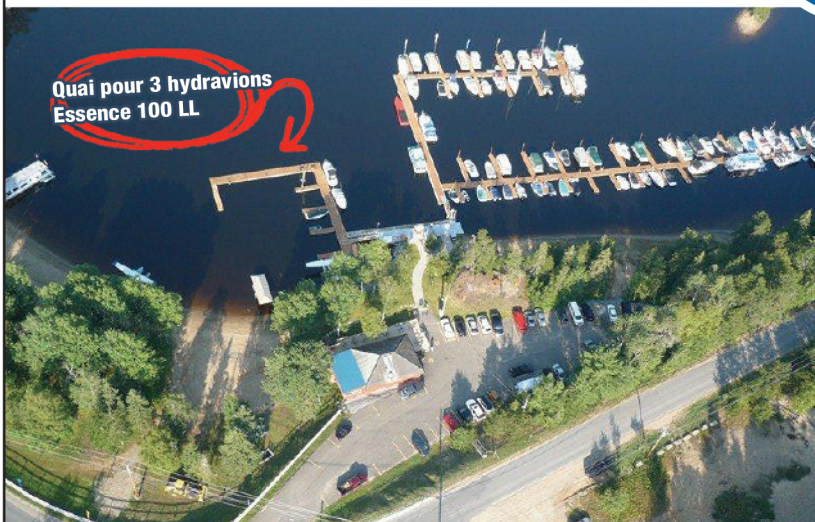
Pas toujours évident de penser « profondeur de champ » voici un exemple pris lors d'un moment inoubliable au retour de « Gatineau en vol » alors qu'on se fait dépasser par le Convair de Nolinor (préalablement discuté au sol entre les



Selon qu'on préfère le plein cercle d'hélice ou que l'on veuille montrer qu'on a affaire à un avion à trois pales, on obtiendra l'un ou l'autre en « jouant » un peu avec la vitesse d'obturation (ici 1/60e et 1/320e de seconde).



MARINA LE NAUTIQUE IV



**Resto-Bar Terrasse | location de quais
pump-out | essence bateau et hydravion 100LL**

**GPS N:46°: 41 O:73°: 53
www.nautique-iv.com**

**Info avions : Benoit Dion 514 984-2833
Info Marina : Danielle Perron 514 953-2833**

**401, chemin du Lac-Taureau
Saint-Michel-des-Saints, QC
(sur le réservoir Taureau)**



Nikon D7100 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 En haut, f/7.1 60.0 mm 1/80 sec ISO 100. Note : 1/80 c'est un peu lent et c'est... chercher le trouble. En bas, f/3.5 18.0 mm 1/200 sec ISO 100. Note : j'ai été chanceux, le mode de mise au point était « central », le Convair est au foyer. Mais le cockpit est flou. Étant en mode vitesse, l'ouverture s'est mise automatiquement à f/3.5. Ici, une ouverture f/11 ou f/16 aurait permis une meilleure profondeur de champ. L'ISO aurait donc probablement dû être augmenté. Pas facile de réfléchir à tous ces paramètres dans l'action !



pilotes et nous nous volions en ligne droite vers Lachute / Mirabel)

- L'ISO

La règle universelle : garder l'ISO le plus bas possible pour les meilleurs résultats.

- Le choix de la lentille

Avoir une lentille zoom permet de recadrer rapidement. À l'instar d'Eric Dumigan, je me suis équipé d'une 18-200mm. Les photos illustrées dans cet article ont non seulement été prises à différentes longueurs focales, mais gardez à l'esprit qu'elles sont aussi probablement rognées (« cropées »).

- zoomer ou pas (ou encore voler près ou pas selon l'arrière-plan)

Je vous invite ici encore à relire ce qui a été mentionné dans la chronique numéro 4 au sujet de l'effet déformant des vitres d'avions, surtout quand on « zoome » (Magazine *L'Aviateur*, janvier/février 2017, Volume 31 Numéro 1, page 40)

Pour ce qui est de la deuxième option, soit « voler près ou pas », si les pilotes n'ont pas de formation formelle de vol en formation, évitez donc de les faire voler « près » l'un de l'autre... Sinon, c'est commencer à chercher le trouble. Mieux vaut « zoomer ».

Garder l'oeil ouvert !

Garder l'oeil ouvert permet de ne pas rater de bons moments car le « tapis » en-dessous se déroule rapidement! Parfois, l'avion photographié n'était pas prévu!



Le sol offre toutes sortes d'opportunités, même pendant un «go-around» ou une approche parallèle à la piste dans un circuit photo annoncé sur les ondes. Planeur : NIKON D7100 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 f/5,6 1/800 sec ISO 100. Stearman : Nikon D300 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 f/9.0 52.0 mm 1/320 sec ISO 200.

Les antidouleurs sont de mise...

Assis dans le siège avant droit d'un Cessna 172, tentant de prendre des photos d'un avion qui vous suit un peu plus bas à 4 heures n'est pas de tout repos. Pas facile de se tourner et cela demande des contorsions pour lesquelles vous aurez peut-être à payer plus tard. L'avantage c'est que sur certains modèles, on peut ouvrir la fenêtre. Sinon, demandez si vous pouvez vous asseoir sur le banc arrière.

Pour certaines des photos montrées ici, j'ai un véritable « Kamasutra » photographique avec des positions pour le moins originales dans le cockpit... J'ai aussi appris à prendre des photos sans regarder dans le viseur !

Mes remerciements aux pilotes de photoships pour les photos dans cette chronique : Marcel Martineau, François Vrana, Olivier Lacombe, Hugues Drouin, Pierre Gariépy, Jean-Pierre Caron, Daniel Villeneuve, René Warnet, Bernard Lavoie, Daniel Fortin.

Et bien sûr merci aux pilotes et propriétaires des avions-cibles : Raphael Langumier, Thierry Zibi, Simon Drouin, Denis Boisvert, Jean-Claude Dostie, David Paquette.

Dans la prochaine chronique, Magazine *L'Aviateur*, juillet/août 2017:

La photographie air-air et le vol acrobatique (partie 3 de 3)

Nous aborderons autres autres les questionnements et éléments suivants : Quel appareil photo? Quel est le meilleur avion dans la formation à partir duquel prendre des photos? Savez-vous ce qui vous attend? Quel type d'avion et quel type de manoeuvres? Avez-vous mangé? Êtes-vous habillé trop chaudement ? Attachez-vous serré! Le viseur de votre DSLR peut être votre pire ennemi. Regardez parfois en haut (en bas... euh... c'est selon). Surtout, profitez du moment!