

La chronique photo de djipibi

Chronique bimestrielle numéro 7

Texte et photos par Jean-Pierre Bonin et Édith Lévesque

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

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

Vous avez donc volé en formation. Félicitations! Mais voilà que le prochain vol sera... acrobatique (voltige aérienne). Votre rythme cardiaque est en hausse, vous vous demandez si vous êtes prêt et le temps presse, car on ne fait pas attendre son pilote, encore moins lorsqu'il y en a de trois à quatre!

Quel est le meilleur avion dans la formation?

J'aurais tendance à vous dire que si vous êtes assis dans un avion qui vole en formation avec d'autres, vous avez un bon siège! Mais dans les faits, pour des fins de photographie, l'avion qui, dans les diverses manœuvres sera le plus à l'extérieur, ou derrière, est celui qui vous offrira la vue sur le plus d'avions.

On a vu ceci avec les photos en formation avec les CAB Boys dans la première partie de cet article (Magazine L'Aviateur, mars/avril 2017, Volume 31 Numéro 2)

Ou encore ici :



Quel est le meilleur avion dans la formation?
18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 : f/13.0 18.0 mm 1/250 100

Avez-vous mangé?

Valable pour tout vol, cette question est importante, tout particulièrement en vol de formation et en vol acrobatique. Voler avec un estomac vide est une assurance de maux de cœur pour plusieurs, dont moi! Voler avec un estomac vide dans des conditions de turbulences, c'est prendre une option sur les « petits sacs » toujours disponibles dans l'appareil. Faire des manœuvres acrobatiques avec un estomac vide, c'est faire un pari contre lequel vous ne trouverez certes pas preneur.

Êtes-vous habillé trop chaudement?

Il fait peut-être frais dehors, surtout si c'est venteux, mais assis dans le cockpit de l'avion, la petite veste ou le chandail de mi-saison sera peut-être de trop. Avoir trop chaud, c'est aussi une bonne disposition au mal de l'air.

Savez-vous ce qui vous attend?

On vous invite à faire de la voltige ou même, suprême délice, de la voltige en formation. Mais savez-vous vraiment ce dans quoi vous vous embarquez?

Volant en formation avec les Cab Boys, j'avais assisté à leur « briefing » pré-vol. J'avais une donc une petite idée. Par contre, à chaque fois que j'ai volé avec un membre des YakAttacks, et pour une raison que j'attribue uniquement à mon manque de curiosité préalable, ça a toujours été une occasion surprise. Je me souviens de mon premier vol acrobatique avec Dan Fortin dans le cadre d'une activité caritative de l'APPAM pour Enfant Soleil. Nous avons rejoint un Harvard en vol et au moment où nous étions à peu près à côté de lui, j'ai vu le Harvard « plonger » vers le sol. À ma descente de l'avion, Dan était stupéfait lorsque je lui en ai parlé. Il m'a regardé et m'a annoncé : « Mais, Jean-Pierre, il a continué à voler tout droit. C'est nous qui avons pris de l'altitude pour faire une boucle et revenir de l'autre côté de



AÉROPORT RÉGIONAL DE ROUYN-NORANDA (CYUY)

Un ENVOL vers un monde de ressources

Ville de Rouyn-Noranda

- Piste certifiée de 7500' x 150'
- Nouvelle approche de précision de catégorie 1 piste 08
- FSS 24 heures
- Pour la gamme complète des services, consultez le www.rouyn-noranda.ca

Administration : 819 762-8171 → Opérations : 819 797-7141 → any.bourassa@rouyn-noranda.ca

lui... !» Voilà qui en dit long sur mon sens de l'orientation! Nous avons également fait quelques manœuvres qui m'avaient convaincu que je tolérais assez bien la voltige.

J'ai aussi fait un vol « média » avec les YakAttacks lors de la journée précédent le spectacle aérien de Mont-Laurier en 2012. À ce moment, nous n'avons fait que des virages doux en passant au-dessus de la région.



Petite ballade tranquille en survolant la région de Mont-Laurier. Nikon D7000 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 : f/7.1, 18.0 mm, 1/320, ISO 100

Invité à la première pratique à quatre avions des YakAttack en 2014, je m'attendais à quelque chose de similaire. Or, ce fut plus proche d'une pratique complète de toutes les manœuvres qu'ils effectueraient lors d'un spectacle aérien avec quelques reprises en prime! J'en ai eu pour « mon argent » !



J'en ai eu pour « mon argent » ! Nikon D7100 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 : f/13.0, 20.0 mm, 1/250, ISO 100

Posez donc la question avant d'embarquer.

Évitez de perdre des objets en « apesanteur »

Enlevez tout ce qui peut tomber de vos poches (ou mettez ces objets dans des poches fermées par une fermeture éclair). Martin Hivon a un truc afin de s'assurer que rien ne tombera de vos poches. Il décolle et met l'appareil à l'envers lors de la montée. Si vous perdez quelque chose, cela se retrouvera dans le canope de son Christen Eagle.

Attachez-vous serré!

Votre ceinture est toujours bouclée « serrée » quand vous volez? Tirez encore un peu. Elle ne l'est pas assez!

On s'attache serré! (Photo Édith Lévesque)



Quel type d'avion et quel type de manœuvres?

Je dirais que la plupart des avions acrobatiques sont à même de « malmener » n'importe qui parmi le commun des mortels. Mais il est possible que vous n'ayez aucune idée de votre potentielle réaction. Si les manèges d'un parc d'amusement vous donnent des haut-le-cœur, il vous faudra considérer expérimenter la voltige progressivement et avec un pilote prêt à vous ramener sur terre. Il y a deux ans, on m'a offert le choix entre un Christen Eagle ou un Citabria (Airbatic écrit à l'envers). Eh oui, j'ai choisi le Christen Eagle. Je voulais connaître ma réaction lors des manœuvres « brutales » ou, à tout le moins, quelque peu brusques. Heureusement pour moi, on était coincé entre deux couches nuageuses. J'ai donc eu à me contenter d'une montée en altitude avec l'avion inversé (voir plus haut la recommandation de n'avoir aucun objet pouvant s'échapper de vos poches !) et d'une démons-

AMO 26-12
CZBM - Unicom 122:15



514 830-3657
info@aazaviation.com
www.aazaviation.com

107-23, rue du Ciel, Bromont (Québec)

AVION À PISTON • TURBO HÉLICE • TURBO FAN

Un seul endroit pour vos besoins

L'entretien au sol pour votre sécurité en vol!

INSPECTION
ACHAT/VENTE
DÉPANNAGE
MAINTENANCE
STRUCTURE
AVIONIQUE
PEINTURE
ESTHÉTIQUE
PIÈCES
HANGAR

tration de la rapidité avec laquelle cet avion peut faire un « roll ». Nous avons également fait un beau « knife edge ». J'aurai peut-être la chance de voler en Pitts, mais je demanderai une version « allégée » des manœuvres.

J'ai été chanceux de voler en Nanchang et en Yak 52. Deux « warbirds » d'entraînement qui, en formation, permettent de vivre des figures exécutées relativement doucement. J'ai bien dit relativement et non, je ne mettrai pas un pilote au défi de me montrer ce que son appareil a dans le ventre !

Faire une boucle est un truc intéressant. La première phase est un léger piqué pour gagner de la vitesse, puis on amorce la montée et votre appareil photo devient subitement beaucoup plus lourd que ce que vous aviez imaginé. Regardant en avant vers le haut, vous voyez progressivement apparaître le sol. Puis, au fur et à mesure que l'on atteint le sommet de la boucle, vous réalisez pourquoi, plus tôt, votre pilote a tant insisté pour vous couper la circulation dans les jambes en serrant votre ceinture. Il se pourrait tout de même que vous ne sentiez plus le banc sous (sur ?!) vos fesses, celles-ci n'y touchant plus ! Une boucle, c'est bien. Mais une double boucle, c'est encore mieux ! Et au moment où vous entendez le leader du groupe dire « On rentre à la maison ! », vous êtes soulagé d'avoir survécu lorsque, soudain, il annonce « Mais avant, pratiquons encore une fois la double boucle »...

Quel appareil photo?

J'ai eu l'occasion, à la suite d'un don pour Enfant Soleil à Mascouche, de faire un premier vol acrobatique. C'était avec Dan Fortin en Nanchang. J'avais ma Nikon DSLR et j'ai de-

Le viseur de votre DSLR peut être votre pire ennemi

Eh oui, j'ai eu l'occasion de faire de la voltige en formation avec, dans les mains, mon appareil « normal » et un objectif 18-200mm, qui était la plupart du temps à 18mm. Peut-être vous souvenez-vous d'une chronique précédente dans laquelle je vous invitais à vous pratiquer à prendre des photos sans regarder dans le viseur ? C'est ici que cette pratique devient fort utile.

En volant à quatre avions avec les YakAttack, au cours de l'une de leur pratique, j'ai eu l'occasion de voler dans plusieurs configurations et lors de différentes manœuvres acrobatiques. Au début, la tentation est tout simplement trop grande et l'on regarde dans le viseur pour s'assurer que le cadrage sera adéquat. Puis, on se surprend à avoir de la difficulté à juste soulever la caméra pour que l'objectif soit au niveau de la fenêtre. Plus question de faire des contorsions pour regarder dans le viseur. On ajuste l'angle maximal (18mm sur mon objectif 18-200mm) et on « tire dans le tas » !

À la suite de cette séance de pratique assez complète, j'ai pris un certain temps avant de pouvoir m'extirper du cockpit du Yak de Charlie Lynch. Après une autre période de récupération étendu sur le tarmac, Randy De Vere, le membre numéro 4, m'a demandé : « Quand as-tu arrêté de prendre des photos ? » « Jamais », lui ai-je répondu. Il m'a regardé et m'a dit « Figures (Ceci explique cela...) »

Regardez parfois en haut (en bas... euh... c'est selon !)

Pas toujours évident de savoir ce qui est en bas ou en haut !

Pas toujours évident de savoir ce qui est en bas ou en haut !
Nikon D7000 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 : f/6.3 , 18.0 mm, 1/320, ISO 100



mandé à Dan si je pouvais l'apporter. Il m'a regardé et m'a questionné : « Tu vas faire un vol hors de l'ordinaire. Sers-toi de tes yeux pour voir. Tu veux vraiment regarder dans un trou de serrure ? », qu'il m'a dit en mimant le viseur de la caméra. J'avais aussi une toute petite caméra de poche et on a convenu que celle-ci serait mieux. Et il avait raison !

Encore une fois, pour mon vol avec Martin Hivon, dans le Christen Eagle d'Aviation MH, on m'a fortement recommandé, voire commandé, de laisser la DSRL au sol. Encore une bonne idée, car la caméra aurait certainement atterri quelque part, tout juste après avoir assommé quelqu'un !

Ainsi, le plus sécuritaire, c'est une caméra GoPro, ou son équivalent, fixée sur un support permanent dans le cockpit.

Lors d'une boucle, au sommet, je lève ma tête et je regarde vers le sol (sic). En fait, nous sommes en pleine « extended trail », où les avions se suivent à la queue leu leu. Étant dans l'avion numéro trois, il y a deux avions « devant » et nous plongeons vers le sol à leur poursuite. Je lève, péniblement, la caméra et je fais quelques clichés que je considère encore maintenant comme parmi les meilleurs qu'il m'ait été donné de faire. Comme quoi il faut garder l'œil ouvert et le doigt sur le déclencheur !

Profitez du moment!

Comme le suggère si bien Peter Handley, si vous avez l'occasion de faire du vol en formation et, à plus forte raison, du

« Extended trail » où les avions se suivent à la queue leu leu.
Nikon D7100 Nikkor 18.0-200.0 mm f/3.5-5.6 : f/9.0 32.0 mm et f/7.1 18.0 mm 1/250 sec ISO 100



vol acrobatique en formation, prenez le temps de déposer la caméra quelques instants afin de profiter de l'instant. Voler dans un « Warbird » est aussi une belle occasion pour penser à ceux et à celles qui ont tout donné dans ces machines et qui ont fait en sorte qu'on puisse encore jouir de ce genre de moments.

Mise à jour pour la chronique photo aérienne

Vous vous souvenez peut-être de ma préoccupation du fait de protéger les vitres des appareils contre les égratignures des filtres et des lentilles qui en-



trent inévitablement en contact. Mon ami et collègue photographe, Peter Handley, m'a suggéré d'utiliser un pare-soleil en caoutchouc. En position « rétractée », il ne nuit pas à la prise de photo, même à 18mm, et il protège très efficacement contre les égratignures.



Aviation R. Goulet inc. — RD

Un service de qualité depuis plus de 35 ans !

450.534.2881
www.aviationgoulet.com

- ▲ Inspection pré-achat ▲
- ▲ Entretien mécanique ▲
- ▲ Réparation structurale et modification (STC) ▲
- ▲ Réparation matériaux composites ▲
- ▲ Inspection annuelle ▲
- ▲ Importation ▲
- ▲ Installation avionique ▲
- ▲ Maintenance piston / turbo hélice ▲
- ▲ Réparation de planeurs ▲
- ▲ Transport Canada O.M.A #152-90 ▲

AÉROPORT DE BROMONT

7015

HARTWIG
AIRCRAFT FUEL CELL REPAIR

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

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

7006