

La chronique photo de djipibi

Chronique bimestrielle numéro 8

Par Jean-Pierre Bonin (Avec l'aimable participation de Robert Karam)

La photographie d'événements aériens

Je radote, mais tant pis... J'ai dit pendant de nombreuses années que j'étais un photographe d'aviation. Mais, en fait, je n'étais qu'un photographe d'avions. Je mettais mes photos sur Airliners.net et Jetphotos.com et, si j'y ai connu un certain succès avec plusieurs centaines de photos acceptées, j'y ai surtout désappris à faire de la photographie. J'allais dans des RVA et j'attendais qu'il n'y ait personne autour d'un avion pour capturer son image. Puis, en collaborant avec l'APBQ (maintenant AVIATEURS.QUEBEC) et Patrice Lacaille, j'ai progressivement inclus des pilotes, des passagers et des bénévoles dans mes photos. Je passais ainsi progressivement de photographe d'avions à photographe d'aviation. Mais c'est Dave O'Malley, des Ailes d'époque du Canada (Vintage Wings of Canada), qui m'a fait le plus grand plaisir en me disant un jour que je n'étais pas qu'un photographe d'aviation, que j'étais un photographe d'événements aéronautiques (Aviation Event Photographer) et que mes photos étaient les témoins d'une époque.

C'est sûrement la chronique avec le sujet le plus complexe que je tente de mettre sur « papier » (ou sur écran... *whate-ver*). Il y a les éléments techniques, lesquels ont tous pas mal été discutés dans les chroniques précédentes, et il y a le facteur humain, dont je me targue d'en être le « spécialiste ». Il y a aussi l'élément des interactions humaines et cela, je ne suis pas certain qu'on puisse « l'enseigner ». Bien sûr, je pourrais donner un cours magistral et tenter de transmettre mes connaissances, mais cela ne garantirait certainement pas votre apprentissage. (Oups ! je crois que je viens d'avoir une rechute de mon ancienne vie... !)

Je vous invite donc à parcourir les lignes qui suivent et à ne retenir que ce qui fera de vous un ou une photographe d'événements aéronautiques selon vos goûts, vos préférences et, surtout, selon votre confort personnel.

Photographe d'avions

On en a probablement déjà suffisamment parlé, mais répétons-le tout de même (Voilà pourquoi les réunions durent aussi longtemps : « Je ne voudrais pas répéter ce que vient de dire mon collègue, mais... »). Il y a deux types d'aéronefs : ceux qui ont une hélice (en avant, en haut ou en arrière) et qui se déplacent plus ou moins vite, puis il y a ceux qui ont un moteur à réaction et qui se déplacent nettement plus rapidement. La règle à retenir ici est simple : l'ISO toujours le plus bas possible et la vitesse en fonction de l'aéronef dans votre viseur. Un hélicoptère qui fait du surplace ou un avion à hélice qui fait son point fixe : 1/60^e sur trépied pour avoir le rotor ou l'hélice qui paraisse en mouvement. Un jet militaire, privé ou commercial, 1/1000^e ou plus pour la netteté. On s'entend que les maniaques des « filés », où l'arrière-plan montre un flou de mouvement, vont mettre une vitesse beaucoup plus lente, quitte à faire 9 photos floues sur 10 clichés. Toutefois, ceci ne vaut que si l'arrière-plan est visible, comme lors d'un passage bas devant des arbres. Haut dans le ciel, montez la vitesse. Bref, il s'agit de suivre la « recette ».

Dans un RVA, il faut bien avouer qu'après quelques années, vous aurez déjà photographié la plupart des appareils dans une région donnée. Il n'en tient qu'à votre imagination, de même qu'au type d'équipement dont vous disposez, pour varier un peu. Atterrissages, passages sur voie de circulation, décollages, cadrages larges ou plus serrés...

Photographe d'aviation

Changement subtil, mais pour moi, cela s'est fait quand j'ai osé photographier les équipages, les pilotes et leurs passagers, de même que les bénévoles et, éventuellement, les visiteurs, surtout avec leurs enfants.

Ici, soulevons l'élément de vie privée. Il y a un particularisme au Québec connu sous le nom « d'Arrêt Duclos ». Pas question, dans le cadre de ce texte, d'explorer à fond cet aspect,



mais résumons-le brièvement. En 1988, un photographe du nom de Duclos photographie une jeune fille de 17 ans alors qu'elle est assise dans un escalier extérieur. La photo est plutôt flatteuse et est diffusée. Des amis de l'adolescente la reconnaissent et cette dernière poursuit le photographe pour des raisons de violation de vie privée.

Je ne transporte pas sur moi des exemplaires du formulaire d'autorisation (Release form), mais je m'assure toujours, quand les photos sont sous forme de gros plan, que la personne (ou la personne responsable dans le cas d'enfants) soit consentante verbalement. Si je prends la photo sur le vif, j'approche le sujet par la suite en expliquant qui je suis, soit un photographe bénévole pour AVIATEURS.QUEBEC, et je leur tends ma carte « d'affaire » avec mon nom, mon adresse courriel et l'URL de mes albums sur Flickr. Je montre la photo que j'ai prise et je demande la permission de la diffuser afin de documenter l'événement. Finalement, je les invite à m'écrire pour obtenir, sans frais, une version en haute résolution de la photo. Curieusement, relativement peu de gens donnent suite à cette invitation. Bien sûr, il n'est pas toujours possible de contacter toutes les personnes rencontrées, par exemple lors d'un RVA, mais quand deux ou trois photographes se présentent sur un aéroport dans de telles rencontres, je présume que l'on puisse s'attendre à se retrouver sur une ou deux photos. Il ne m'est arrivé qu'à deux, ou peut-être trois, reprises de recevoir un courriel, amical mais pressant, me demandant de retirer une photo sur Internet. Je m'exécute alors prestement.

Soyons clair, si la personne, même consentante, n'est pas « à son meilleur » sur une photo, je ne la publie pas. Les journaux contiennent plusieurs exemples de ce je veux dire, telles que des photos de personnalités publiques ayant la bouche ouverte ou grimaçant. Quand je pointe ma caméra, si quelqu'un secoue sa tête en signe de négation ou qu'il me dit « s'il te plaît, pas de photo », je respecte le souhait sans hésitation ni négociation, même si, parfois, la photo est vraiment très belle.

Photographe d'événements aéronautiques

L'arrivée à Montréal du premier Airbus A380 était incontestablement un événement aéronautique. Bien entendu, la grande vedette, c'était l'avion, mais on peut aussi se tourner vers la foule pour voir l'arrière-scène montrant le réel « événement ».

Pour certains, le passage d'un avion d'une compagnie « exotique », dérouté pour cause d'urgence médicale, est aussi considéré comme un « événement ». Pour moi, à moins que l'annonce n'ait été faite suffisamment d'avance pour permettre aux *spotteurs* de se réunir, il s'agit davantage d'un incident que d'un événement. Cela dit, voici une photo d'un avion dérouté récemment à YUL. Robert Karam y réalise une fort belle photo d'avion et, dans la séquence photo, il réussit à transformer la chose en un réel événement avec la seconde photo qui nous montre le groupe de *spotteurs*, ce qui permet de nous donner une idée de la douce ambiance de fin de journée au Parc Jacques-de-Lesseps.



Photo courtoisie Robert Karam



Photo courtoisie Robert Karam

Pour moi, un souper entre passionnés d'aviation, le souper aux homards d'AVIATEURS.QUEBEC ou le Gala d'intronisation de la Fondation Aérovision, sont également des événements aéronautiques, même si on n'y voit aucun aéronef.



Le plaisir, l'ambiance, le contexte... Racontez l'histoire!

Nous voici au cœur du sujet (enfin !). Voilà la portion pour laquelle les cours, les conseils ou les directions pourraient ne pas vous convenir, ou même ne pas correspondre à votre approche personnelle qui est tout autant valable.

Je vais ici laisser parler les photos. Laissons la complicité, la connivence, l'enthousiasme et le bonheur illustrer mon intention, sans aucune autre explication. C'est toujours fort agréable de se faire raconter une histoire « vraie ». Voici la photographie d'événements aéronautiques, celle que les gens absents veulent voir et celle sur laquelle les gens qui étaient présents aiment se reconnaître.





Prochaine chronique : Vendre ou donner ses photos ?
À qui et à quelles conditions ?



PRODUITS
Aviatech
OMA 27-13

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

MAINTENANCE



PILATUS
PC-12



Piper
NAVAJO



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

PRODUITS

- Adventure Wings
- Conception de bâti moteur
- Conversion PT6
- Hydro-Boosters
- Spruce, Wag-Aero, Electronics 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





La seule école basée à l'aéroport international
Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

DORVAL AVIATION
CENTRE DE FORMATION AU PILOTAGE



DORVAL AVIATION INC.

FORMATIONS BILINGUES FRANÇAIS / ANGLAIS :
Pilote avion loisirs et privé

Hydravion / Professionnel / IFR / Instructeur



**FORMATION
HYDRAVION
À MONTRÉAL**

9025. ave. Ryan, Bureau 202, Montréal (QC) H9P 1A2

Téléphone : 514 633-7186
Télécopieur : 514 633-6719
www.dorvalaviation.com / info@dorvalaviation.com