

« LES ARDENNES VUES DU CIEL »



Moulin à couleurs — Écordal © J.M. Benoit

Rappelez-vous, notre dernier numéro, en mars, dans l'article de Pierre RABIET consacré au « Moulin à couleurs » d'Écordal : parmi les illustrations, nous avons choisi une vue aérienne du domaine, au hameau Bonne Fontaine, « niché dans la verdure, au creux d'un de ces innombrables petits vallons ardennais et collé à la rivière ». Nous avons trouvé cette photo sur Internet, parmi une impressionnante collection de la même veine, signée Jean-Michel Benoit.

En visitant son site on comprend vite qu'il n'est pas un photographe comme les autres : en effet, il sillonne, pour ses loisirs le département des Ardennes, et plus si affinité, accroché à son « paramoteur », profitant de cette situation privilégiée dans les airs pour photographier, sous des angles insolites, le beau patrimoine de cette région Champagne-Ardenne. Nous lui avons demandé d'évoquer, pour les lecteurs de l'Épi de faitage, ses deux passions : la photographie et la navigation aérienne. Un grand merci à lui pour avoir gentiment accepté de se prêter au jeu...

Alors, Jean-Michel, plutôt pilote ou plutôt photographe ?

Vivre ses émotions, les partager... Jean-Michel BENOIT

“

Cela fait près de 10 ans que je pratique la photo aérienne à partir d'un paramoteur. Pour partager ces moments de plaisir, après chaque vol, j'en sélectionne quelques-unes et les publie sur Internet.

Maintenant je ne saurais plus vraiment dire si je suis plutôt un pilote-photographe ou un photographe-pilote !

Par contre, je vous propose de m'accompagner dans l'un de ces 35 à 40 vols que j'effectue chaque année.

Samedi soir : Je consulte mes sites météo habituels ; ils sont assez unanimes sur le fait que le lendemain sera favorable à mon activité : pas de vent et peu de nuages. Il faut maintenant choisir où voler ; je consulte mon logiciel de cartographie sur lequel je note tous les villages que j'ai déjà photographiés dans mon département des Ardennes.

Cette envie de mettre toutes les communes « en boîte » m'est venue petit à petit. Sur les 463 il ne m'en reste plus que 52 à faire.

Je repère 4 villages autour de Prez ; ça tombe bien, ce n'est pas très loin et je pourrai faire un saut à Regniowez, ancienne base aérienne américaine transformée récemment en circuit automobile. Un tour sur le site géoportail pour imprimer la carte du coin que j'emporterai avec moi demain.

Dimanche 6 h 45 : Coup d'œil dehors... le ciel est dégagé et les feuilles ne bougent pas... ça se présente bien ! Après un petit déjeuner rapide, direction le sous-sol. Je prépare le mélange d'essence et d'huile pour le moteur 2 temps de 120 cm³ qui équipe mon engin. À l'origine, les paramoteurs utilisaient des moteurs de tondeuse sur lesquels une hélice était couplée directement sur le vilebrequin. La petite hélice en bois tournait à 9000 t/min ! très très bruyant.

Depuis un peu plus de 10 ans, des ateliers, surtout en Italie et en Espagne, se sont spécialisés dans le développement de moteurs spécifiques. Ils sont fiables, équipés d'un réducteur pour utiliser une hélice en carbone de grand diamètre (1,20 m) qui tourne moins vite et d'un échappement efficace ; le tout est monté dans un châssis en alu, ou inox, sur lequel est fixée une sellette (siège souple). Un cerceau plus large que l'hélice la protège et évite aussi au pilote de mettre les doigts là où il ne faut pas... : cet ensemble se nomme le groupe motopropulseur (GMP) et pèse 33 kg avec les sept litres d'essence que je prépare. Je mets le tout sur un porte-vélo adapté à l'arrière de la voiture. Je charge le reste de l'équipement : la voile, la manche à air, la sacoche avec l'appareil photo et le GPS, la combinaison de vol, les gants, le téléphone.



Un porte vélo...adapté ! Photo © Michel Renaux

8 h 10 : arrivée près de Murtin et Bogny où je trouve un champ d'herbe accueillant. Je sors la manche à air pour vérifier la direction du vent et donc l'axe de décollage. Comme prévu, il y a juste de quoi deviner le sens du vent. Je descends le paramoteur et fait la visite prévol pour vérifier que tout est en place et que rien ne se déboîte ou se dévisse. Je démarre le moteur à l'aide du lanceur (certains modèles ont un démarreur électrique) et le fais chauffer quelques dizaines de secondes. Je sors la deuxième partie importante du paramoteur : la voile. Que de progrès aussi de ce côté ! Elles sont conçues sur informatique, mises au point par des pilotes professionnels, fabriquées au millimètre avec des tissus et suspentes de hautes technologies. 27 m² qui se transportent facilement, mais qui ne volent pas très vite, de l'ordre de 40 km/h pour la mienne. Cette faible vitesse et le fait d'être souple permettent de comprendre pourquoi les conditions de vent sont si importantes. Ma voile a maintenant 6 ans, je la fais réviser tous les 2 ans par une société spécialisée ; toute défaillance serait assez définitive pour moi !

Je déploie la voile au sol dans le sens du décollage. Je vérifie que les suspentes ne font pas de nœud et je les relie au GMP. J'allume le GPS qui me permettra d'enregistrer le vol et de connaître ma vitesse. Je mets la combinaison, un tour de cou, un bonnet, des gants légers et enfin le casque antibruit. Vivement le paramoteur électrique qui permettra un vol silencieux. La technologie existe, mais les batteries ne sont pas encore assez performantes pour voler plus de 30 minutes. Démarrage du moteur, je m'installe dans la sellette, me relève suivant une méthode facilitant la levée de plus de 30 kg sur le dos et ferme les différentes boucles me solidarissant au siège sans oublier la sacoche avec l'appareil photo et le GPS.

8 h 30 décollage : je fixe la poignée d'accélérateur à la main gauche et prends les poignées de frein et les suspentes avant de la voile dans chaque main. Je vérifie que je suis bien centré par rapport à la voile, écarte les bras et ensuite tout se fera quasiment automatiquement. Le décollage est la phase la plus compliquée du paramoteur ; elle s'apprend dans des écoles réparties en France. Il faut passer un brevet théorique identique à celui demandé pour faire de l'ULM (mécanique du vol, météo, réglementation aérienne...) et une qualification pratique validée par un professionnel du paramoteur après une dizaine de séances (maîtrise par la pratique des différentes phases de vol).

... Gaz à 1/3 de régime pour faciliter la montée de la voile... accompagnement de celle-ci avec les suspentes précédemment prises en main... ressenti dans les épaules pour détecter une montée asymétrique... début de la course, recentrage si elle part d'un côté ou de l'autre... coup d'œil pour vérifier qu'elle soit bien ouverte... mise plein gaz... poursuite de la course quelques mètres... légère traction sur les 2 freins pour décoller... Le tout a pris moins de 10 secondes ! Si ça ne se passe pas bien il faut décider rapidement de tout arrêter et de reprendre la procédure pour éviter de se faire mal ou de casser du matériel.

Je reste plein gaz le temps de prendre une altitude de sécurité et de m'asseoir confortablement dans la sellette. J'ouvre ma sacoche qui me permet de voir le GPS et de prendre facilement l'appareil photo ; bien sûr ils sont sécurisés par un morceau de suspente pour éviter toute chute.



Rond-point de Mazargan près de Vouziers Photo © J.M.Benoit





Donchery — Domaine château du Faucon © J.M. Benoit

Ici, le flou contrôlé permet de donner à la photo un « effet maquette », comme si l'on photographiait une maquette miniature. Mais là, il s'agit bel et bien d'un vrai château... vu du ciel! Cet effet peut être réalisé en prise directe (avec un objectif à bascule) ou en post composition, à l'aide de logiciels de retouche photo.

Maintenant je pars en direction du premier objectif Flaignes-Havys à près de 10 km. Un système de trims ⁽²⁾ sur les suspentes permet, en changeant la forme de la voile, de lui donner plus de vitesse (8 à 10 km/h).

Je vole à 150 mètres et en profite pour faire quelques photos des travaux de la nouvelle autoroute et de quelques villages déjà photographiés lors de précédents vols. Le pilotage d'un paramoteur est très simple : j'accélère le moteur, je monte, je le ralentis, je descends. Pour tourner, il suffit de tirer sur la poignée de frein du côté voulu. Pour atterrir, on met le moteur au ralenti et on freine à fond pour casser la vitesse au moment de toucher le sol.

En paramoteur, on éprouve très rapidement le besoin d'emporter un appareil photo. Au début c'est pour prendre sa maison et son environnement proche, ensuite c'est pour profiter une deuxième fois du vol en détaillant ce qu'on n'a pas eu le temps d'observer en vol : il y a tellement de choses à voir du ciel! Je l'ai fait aussi pour partager mes vols avec mon épouse qui n'est pas trop partante pour la troisième dimension.

La photo aérienne demande quelques paramètres spécifiques, car il y a de gros contrastes entre le paysage assez sombre qui représente la plus grande partie de l'image et les zones claires comme les maisons ; l'appareil a donc tendance à exposer pour les zones sombres et donc brûler les parties claires. Il faut forcer l'appareil à sous-exposer pour avoir des zones claires détaillées ; un traitement sur l'ordinateur permettra ensuite d'équilibrer l'image un peu trop sombre. C'était très sensible sur mon premier appareil compact, moins sur le reflex grand public utilisé ensuite.

J'ai maintenant un reflex plus performant qui tolère bien mieux les contrastes et dont les réglages permettent de se libérer de bien des soucis en vol : je fais entre 100 et 150 photos par vol.

Le vol s'est bien passé jusqu'au premier village, mais ensuite j'ai confondu les routes et je perds ½ heure à essayer de retrouver mes objectifs. Tout ça m'a emmené plus loin que prévu ; j'aperçois au loin dans un champ d'éoliennes que l'une d'entre elles est un peu sombre. Tant pis pour les

Mes réglages et paramètres pour la prise de vue

J'utilise le mode priorité diaphragme que je positionne à 5.6 pour réduire le vignettage ⁽¹⁾ fort présent sur mon objectif en dessous de cette position ; j'ai paramétré un mode photo aérienne avec une vitesse au 1000e pour éviter le flou et une sensibilité variable entre 100 et 1600 ISO ; l'appareil va donc prendre la photo à 5.6 au 1000e et montera en sensibilité si besoin est jusqu'à 1600 ISO (cette sensibilité n'apporte pas de grain à la photo) ; si en fin de journée la lumière est vraiment trop faible, l'appareil baissera la vitesse. C'est beau le progrès ! L'objectif est un zoom de 24x120 qui permet de faire des plans larges, mais n'a pas un facteur de grossissement important ; ce n'est pas trop grave, le capteur, avec ses 36 millions de pixels, permet de recadrer le cas échéant.

objectifs prévus, je vais jeter un coup d'œil. 10 minutes plus tard, j'arrive sur site et je vois les restes calcinés du générateur. Je fais quelques photos avant de faire demi-tour pour revenir vers le décollage et en profiter pour faire le point.

9 h 30 : je suis revenu à Flaignes-Havys, et j'ai presque 1 h de vol. J'ai mis 7 litres de mélange qui me donnent une autonomie de 1 h 3/4. Je vois au nord Maubert-Fontaine et je devine dans la forêt au-dessus le site de Regniowez.

Il y a entre 5 et 10 km/h de vent de sud, je n'ai pas froid : je peux prendre le risque d'y aller en espérant que le vent ne se lève pas. Habituellement en paramoteur on commence le vol en allant contre le vent ce qui permet d'être certain, de revenir vent de dos à son point de départ. Bon, si un jour on se rate ce n'est pas trop grave, car en cas de panne d'essence ou de panne du moteur, il suffit d'atterrir comme on le fait à la fin d'un vol normal.



Le générateur de l'éolienne a entièrement brûlé ! © J.M. Benoit

⁽¹⁾ En photographie, le vignettage est l'assombrissement de la périphérie (coins sombres) d'une image.

⁽²⁾ Trims : sangles avec boucle autobloquante



Sur mon ancien paramoteur
Photo © J.L. Benoit

13 minutes plus tard, je suis à Regniowez. Je ne fais qu'un passage et quelques photos le long de la piste; il n'y a pas d'activité ce matin. Retour maintenant vers mon point de décollage.

Je ne le vois pas, mais suis certain de la direction à prendre. Si besoin, le GPS peut m'indiquer sa direction et le temps pour y revenir; j'utilise rarement cette fonction, mais elle m'a « sauvé » une fois en Aveyron.

10 h 05 : j'arrive en approche du terrain et me prépare à l'atterrissage. Je ferme ma sacoche contenant le GPS et l'appareil photo, desserre les sangles de confort de la sellette et mets les trims de la voile en mode vitesse lente; je passe au-dessus de la manche à air qui ne bouge pas: il n'y a toujours pas de vent au sol. Je fais un large cercle pour m'aligner et gérer l'altitude, moteur au ralenti en vue de toucher le sol à côté de la voiture. Ma pente de descente étant correcte, je sors de la sellette pour pouvoir courir au toucher du sol et je coupe le moteur pour éviter, en cas de chute, d'appuyer sur l'accélérateur... À quelques mètres du sol, je commence à freiner en tirant les 2 poignées vers le bas de plus en plus fort pour n'avoir que quelques pas d'accompagnement à faire pour m'arrêter complètement.

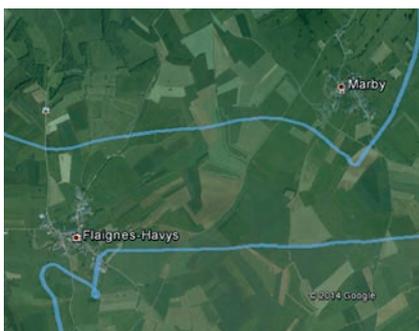
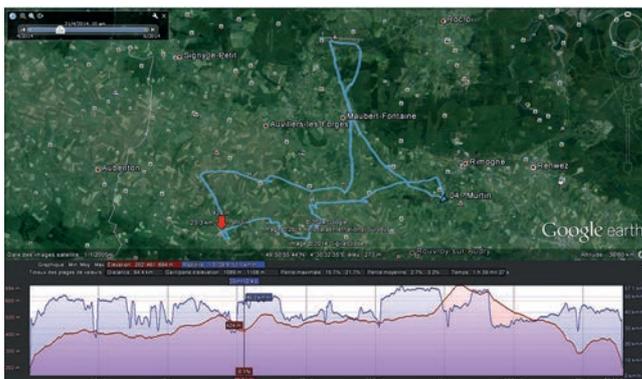
La voile tombe alors dans l'herbe. J'arrête l'enregistrement du GPS: 1 h 35 de vol et 64 km. Il n'y a plus qu'à remettre le matériel dans la voiture et rentrer à la maison.

Dimanche soir : retour sur l'ordinateur pour transférer les données du GPS et les photos de l'appareil. Le programme Google Earth permet d'importer la trace enregistrée sur le GPS et de la superposer aux photos satellites. Tous les paramètres



Poste électrique — Port de Givet © J.M. Benoit

du vol sont aussi présentés sous forme de courbes: temps de vol, vitesses, altitudes. La trace va me permettre aussi de voir pourquoi je me suis un peu perdu... Cette visualisation est importante, car il n'est pas toujours facile de mettre un nom de village sur une photo aérienne; en suivant ma route, je les retrouve plus facilement. Les images sont copiées sur l'ordinateur et aussitôt consultées. L'appareil les enregistre sous 2 formats: en JPG qui est le format universel qui permet d'échanger facilement les photos. Les appareils réflex ont la possibilité d'enregistrer la photo dans un format « brut »; c'est l'information à la sortie du capteur qui est enregistrée sans interprétation. L'avantage de ce format est de pouvoir modifier un grand nombre de paramètres après avoir pris la photo et d'une façon plus « pointue » qu'en JPG. Une erreur de balance du blanc peut être rattrapée, par contre une photo floue ira directement à la poubelle.



Tracés GPS et photos satellites



Warcq sous la neige © J.M. Benoit

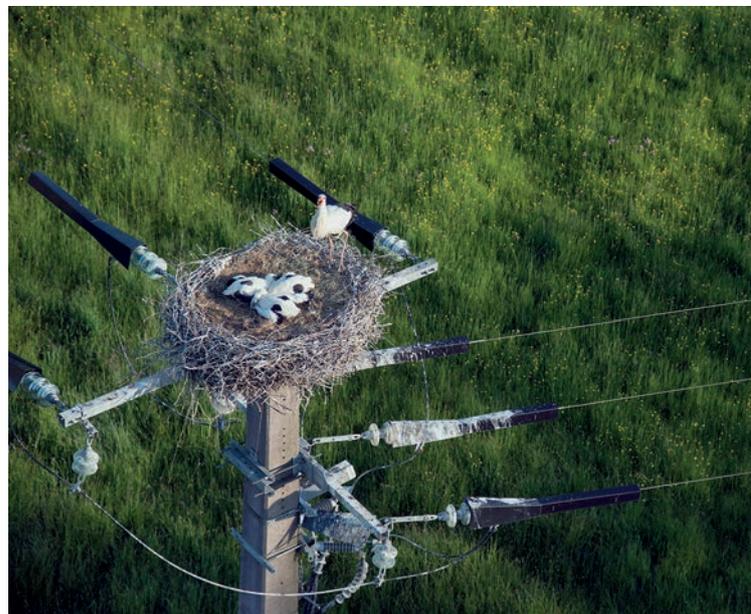
Quelques jours plus tard : Je sélectionne les photos pour les partager sur mon site Internet. J'ai créé ce site dès le début avec tous les outils et les espaces disponibles gratuitement sur le réseau. Le logiciel que j'utilise est réalisé par une communauté de développeurs bénévoles, certainement un peu photographes aussi. Ils font un super travail et sont réactifs lorsqu'on a des petits problèmes. Je sélectionne en moyenne 20 à 30 photos par vol. Je les reprends une à une avec un logiciel de traitement spécifique afin de les mettre à mon goût. J'avoue ne pas être top à ce niveau et devrais suivre un stage pour obtenir de meilleurs résultats. Chaque photo est renommée avec le nom du village concerné et envoyée sur le site. Quelques manipulations et un petit commentaire présentant la série de photos et c'est fini ; enfin presque, car, par sécurité, je sauvegarde toutes ces photos sur 2 disques durs externes. En presque 10 ans, ce sont plus de 8 000 photos qui sont proposées sur mon site ; essentiellement des photos Ardennaises et quelques-unes prises à l'occasion de vacances.

Alors... : Pilote photographe ou photographe pilote ?

Je pense que c'est le pilote qui a fait le photographe (avant j'étais plutôt adepte de vidéo) et rapidement le photographe a donné des objectifs de vol au pilote et parfois l'aide à se lever tôt pour faire de beaux vols. Une cohabitation réussie ! Ce qui est certain c'est que je mesure le privilège qui m'est donné de voler grâce à ce paramoteur qui offre la mobilité et un super point de vue.

Les témoignages que je reçois régulièrement m'encouragent à continuer à partager ces moments sur le site Internet (www.jmbenoit.fr).

N'hésitez pas à venir faire un tour, vous découvrirez un département aux multiples facettes.



Prix — Nid de cigogne sur pylône HT © J.M. Benoit



Couleurs d'automne © J.M. Benoit



Château de Mesmont © J.M. Benoit