

Interview pour le site Big Days in Buno

Dans les films handflight on voit des vues aériennes, des personnes handicapées qui pilotent mais ces films racontent une et même plusieurs histoires. Qu'est-ce qui est le plus important pour vous l'image ou l'histoire qu'un film raconte ?

Je pense que c'est difficile de dissocier ces deux choses. Je cherche avant tout à créer des émotions à travers mes images. Etant dans un domaine très précis "les films aériens, le matériel à une place très importante dans mon travail et j'ai besoin de matériel spécifique souvent onéreux pour réaliser certaines prises de vue.

On peut réaliser une très belle vidéo qui va accrocher le public, partager des émotions, raconter une histoire avec un iPhone et un petit montage sur iMovie et on peut faire un film sans intérêt avec une RED Epic en 6K, même avec une image techniquement parfaite.

C'est une des raisons pourquoi je prends toujours autant de plaisir à filmer des petits reportage avec un DSLR d'entrée de gamme et une optique fixe. Ce n'est pas la qualité et les fonctions d'une caméra qui va raconter l'histoire, c'est le réalisateur. La caméra et un outil qui va aider le réalisateur à capter des émotions pour les partager avec les spectateurs.

Bien entendu qu'avec les moyens techniques disponible d'aujourd'hui, c'est un immense plaisir pour les "créateur d'images" de pouvoir créer et partager des films et vidéos en 4K. Alors pourquoi s'en priver si notre budget le permet. Tout dépend aussi si on réalise des vidéos à titre de hobby ou professionnellement. Finalement, il faut trouver un bon équilibre.

Qu'est-ce qui fait selon vous un belle image ?

On peut parler de qualité d'image pure à la sortie du capteur d'une caméra mais je pense qu'une belle image est d'abord une belle composition de l'image, une image qui "parle", une image propre, bien cadrée et stable (surtout si on filme des avions ou planeurs). Je pense qu'il faut encore une fois axer ses efforts sur la façon de filmer et s'entraîner plutôt que de rêver de la caméra hors de prix que l'on ne peut pas s'offrir.

Et qu'est-ce qui fait un belle histoire ?

Une histoire qui a réussi à nous faire voyager, rêver, rire, pleurer, avoir des émotions, qui nous laisse des souvenirs, la même chose que lorsqu'on regarde un bon film au cinéma ou que l'on lise un bon livre.

Pour un tel projet, avec plusieurs disciplines et type d'aéronefs présents, la coordination semble importante.

o Est-ce vous qui supervisez ?

Pour le projet Handflight, il y avait un team complet d'une dizaine de personnes pour l'encadrement. J'étais en étroite collaboration avec l'organisateur principal de la manifestation et également le responsable des pilotes (sécurité, météo, plans de vol, briefing, etc..) – J'avais carte blanche pour mes images et je supervisais tout le tournage. Cependant chaque idée était discutée pour savoir ce qu'il était possible de réaliser ou non, la sécurité étant toujours No. 1 (beaucoup d'idées sont restés dans le tiroir).

○ Et faut-il beaucoup anticiper pour réaliser un tel tournage ?

Je travaille généralement de deux façons sur mes projets. Soit sur des projets planifiés avec un story-board, petite équipe de tournage, ou en réalisateur/caméraman seul, etc.. Certaines fois, à la façon d'un journaliste où je ne peux guère influencer ce qui va se passer et je capte la réalité telle quelle pour créer mon histoire. Ma marge de manœuvre intervient alors en réalisant le montage. Pour Handiflight, c'était un mix des deux. Pour les images en vol, tout a été planifié et discuté. Pour les portraits, les moments de vies, j'étais en immersion dans l'équipe en essayant de me faire oublier tout en captant les émotions présentes comme un journaliste.

Quelles informations passez-vous en revue avec les pilotes lors du briefing d'avant vol ?

On passe en revue toutes les données importantes comme par exemple le plan de vol, le plan de tournage (découpage des séquences à réaliser), point de rendez-vous, position du soleil, fréquence radio, vitesse, sécurité, etc...)

Est-ce que les exigences de sécurité des vols vous ont déjà contraint à changer une façon de faire ?

Oui bien sûr. La sécurité nous fait souvent revenir à la réalité par rapport à nos idées. Maintenant avec l'expérience, c'est même moi qui donne déjà des contraintes aux clients lors de l'écriture du storyboard. Même si au final, c'est toujours le pilote et les législations qui décideront. Je ne contredirai jamais les indications d'un pilote pour réaliser une belle image. Il y a un respect mutuel et une énorme confiance dans le travail de chacun.

Pouvez-vous nous donner un exemple ?

Je n'ai pas d'exemple précis sous la main, mais c'est souvent des problèmes de distance, proximité ou manque de place, rayon trop serré pour un éventuel dégagement, météo instable, etc.. qui nous ont fait abandonner des idées.

Qui propose l'endroit où est placée la caméra sur le planeur ou l'avion ?

Généralement c'est moi en demandant l'accord du pilote. Et certaines fois c'est aussi les pilotes qui ont déjà des caméras installées. Nous avons certaines fois dû réaliser des vols de test pour vérifier que la caméra ne modifiait pas trop l'aérodynamique de l'avion ou du planeur avant de réaliser un programme de voltige par exemple – Après il y a toujours la question de la sécurité et aussi le fait qu'on ne veut pas abîmer la structure avec les fixations de la caméra. Beaucoup de paramètres à prendre en compte.

• Quel(s) type(s) de caméra embarquée utilisez-vous ?

○ J'ai vu GoPro HD sur le générique. Quel modèle de GoPro en particulier ?

Oui, je travaille beaucoup avec le matériel de la marque GoPro. J'ai travaillé avec tous les modèles GoPro 1, 2, 3, 3+ et maintenant la GoPro 4 pour filmer en 4K.

○ Pour vous la marque US est-elle vraiment supérieure à ses concurrentes ?

GoPro réalise de très bons produits, j'aime la qualité et simplicité d'utilisation. Les accessoires et son format sont très pratiques. Son point faible est l'autonomie de la

batterie sur les derniers modèles. Il faut ajouter un pack de batteries pour les longs vols. Je préfère cependant installer des caméras de la marque "Contour" sur les casques des pilotes de jet ou voltige (le format allongé de la caméra est plus pratique). Le fait que j'ai déjà acheté beaucoup d'accessoires GoPro me fait rester avec le même eco-système. Mais selon le type de besoins je n'hésite pas à mélanger plusieurs types de caméras. Je surveille également de très près les dernières "action camera" de Sony avec le modèle 4K X1000V annoncé ce mois au CES. Sony est très fort, notamment avec ses capteurs.

Pour les vues sol ou hors caméra embarquées, quelle est la focale la plus pratique ou la plus polyvalente ?

Pour filmer depuis le sol, je travaille principalement avec des caméras de type broadcast qui permettent avec une seule optique de couvrir la plage 35mm jusqu'à 500mm (équivalent 35mm). Un petit caméscope de point avec un zoom 20x sur un bon trépied fera aussi l'affaire. On peut aussi filmer avec un DSLR mais ce sera plus difficile de gérer le focus/zoom avec une optique photo. Si je dois réaliser une vidéo avec un seul vol, je préfère avoir le maximum de flexibilité et couvrir les plans serrés et les plans larges sans devoir changer d'optique (donc, soit une caméra vidéo, soit un DSLR avec une optique de type zoom. Si par exemple, je dois réaliser un film sur un camps d'entraînement de planeurs, on peut s'amuser avec des optiques fixes de meilleure qualité et étaler les différentes prises de vues sur les différents vols (toujours en prenant en compte le budget et la météo).

Quel serait le principal conseil que vous donneriez à un pilote vidéaste amateur ?

Si vous êtes pilote vous-même, privilégier une variété de plans avec une caméra embarquée à différents endroits et demander à un ami de vous filmer une autre fois avec quelques plans de préparation de l'avion, briefing, images depuis le sol pour avoir une belle variété de plans dans votre vidéo finale. Utilisez un trépied pour filmer vos plans depuis le sol et ajouter une bonnette anti-vent à votre micro ou diminuer le son du vent au montage. Il n'y a rien de plus désagréable que de regarder une vidéo sur Youtube avec du bruit du vent saturé pendant 3min ;-)

Mon conseil principal : se faire plaisir avant tout indépendamment de votre matériel et des remarques des autres.

Et aussi deux questions sur les autres facettes de vos activités

Vous filmez des jets et des warbirds. On ne filme pas des avions ou des planeurs comme des avions rapides. Quelles sont les principales différences ?

Oui, la vitesse est la principale différence entre les différents aéronefs. Il y a aussi les trajectoires et l'altitude. C'est d'ailleurs assez difficile de filmer de la voltige en championnats quand le box de voltige est entre 500 et 1000m sol. Les meetings aériens permettent (selon les pays et les législations) de voir les avions plus bas. Le plus difficile étant de filmer la discipline de l'aéromodélisme, mais c'est une très bonne école pour apprendre (très petit, très rapide et avec des trajectoires physiquement irréalistes avec un vrai pilote) – Donc un très bon challenge pour s'entraîner ;-)

Comment en êtes-vous venus à vous spécialiser dans la réalisation de films aéronautiques ?

Cela fait maintenant presque 10 ans que je réalise des films aéronautiques. Je suis arrivé dans cette branche en étant depuis très jeune un grand cinéphile, après avoir filmé plusieurs années des démonstrations d'aéromodélisme et avoir travaillé avec des drones téléguidés pour capturer des images aériennes. L'aviation était donc, presque naturellement, le pas suivant et en plus on peut voler en tant que cameramen. Que du bonheur.

Liens :

www.yannickbarthe.ch

www.vimeo.com/aeromedia

www.twitter.com/aeromedia

www.facebook.com/yannickbarthefilms

Big Days in Buno / Yannick Barthe, le 21 janvier 2015