



Au lever du jour à Périgueux. Le temps de préparer l'hélicoptère, le brouillard aura disparu.



Entre Cahors et Figeac

De Nancy à Saint-Jac

« **Pourrais-tu m'organiser un autre vol, également pour faire des photos mais sur une distance assez importante – plusieurs milliers de kilomètres – et en dehors de la France ?** » C'est par cette question au début un peu mystérieuse que Frantisek Zvardon, artiste photographe et infatigable globe-trotter vint vers moi.

Il descendait de notre hélicoptère qu'il avait loué pour réaliser des vues aériennes, et il avait autant apprécié le Hughes 300 que la façon dont Maxime Castelain le pilotait. Au fil de la discussion, il me précisait le fond de sa pensée : photographier les chemins de Saint-Jacques-



Prévol au départ de Cahors.

ques-de-Compostelle

Un périple en Hughes 300

de-Compostelle en aérien pour en faire ce qu'il est coutume d'appeler un « beau livre ». L'idée était née d'une discussion avec son éditeur quelques semaines auparavant. Nous pouvions lui fournir l'hélicoptère, le pilote et l'organisation administrative du vol pour la mener à bien.

Le projet était plus que séduisant : le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, inscrit au patrimoine mondial par l'Unesco, a été déclaré premier itinéraire culturel par le conseil de l'Europe... des paysages fantastiques à découvrir et un joli challenge technique : permettre à Frantisek de faire plusieurs milliers de photographies aériennes dans les meilleures conditions possibles sur plus de 4 000 km aller-retour.

Un itinéraire très différent d'une navigation VFR habituelle : ici pas, question de tracer des lignes droites sur la 500 000^e, il faut commencer par recenser précisément le tracé « sol » du chemin utilisé par les pèlerins : routes, chemins de randonnées, mais aussi de simple chemins de champs. Une fois cette route « vraie » matérialisée, il fallait en étudier les implications à l'étage au-dessus, côté espace aérien, et aussi résoudre quelques dizaines d'autres questions...

Le délai était court, nous étions début août, et le projet devait être bouclé en trois semaines pour profiter des météo optimales du mois de septembre et s'assurer de la présence de marcheurs sur les chemins. Par chance, nous avions déjà les dérogations de survol à basse altitude pour effectuer des prises de

vues aériennes sur tous les départements français. Mais pour l'Espagne, nous n'y avons jamais posé les patins...

Il y avait de quoi faire : trouver les cartes VFR et les fiches de terrains espagnols, déterminer les aéroports les plus appropriés et les disponibilités d'AvGas, obtenir de l'aviation civile et des autorités militaires les autorisations de travail aérien et de prises de vues, localiser avec précision les zones interdites à toute photographie. Etudier les *Notam* et les quelques spécificités de la réglementation espagnole comme le plan de vol obligatoire en permanence, préparer l'hélicoptère en avançant une visite d'entretien qui sinon serait tombée en plein milieu du périple, etc. En parallèle, les documentalistes des édi-



Rocamadour



Les Pyrénées à la frontière

tions du Signe réalisaient un travail considérable de recherche documentaire sur plusieurs centaines de sites historiques ou remarquables, de la cathédrale à la chapelle isolée. Des paysages et des sites du patrimoine historique étaient recensés, localisés et décrits sous forme de fiches techniques pour permettre à l'équipage de les trouver sans risque d'erreur, car rien ne ressemble plus à une chapelle au milieu des montagnes que la chapelle du village d'à-côté : deux énormes classeurs de plus à emporter...

Dernier stade de la préparation : synthétiser toutes les informations pour établir une navigation optimale. Dans un vol classique l'autonomie de l'hélicoptère, sa vitesse de croisière et une marge pour le vent prévisible définissent de façon cartésienne le rythme des escales. Lorsque le but du vol est la prise de vue, il faut tenir compte du nombre de sites à photographier entre deux escales et du temps moyen à passer sur chaque site : des données bien plus aléatoires. Si le photographe a une image précise en tête, comme celle d'une église lorsqu'un pèlerin passe devant, il faut

attendre que le pèlerin aperçu 300 mètres en amont sur le chemin l'atteigne: cinq minutes à enchaîner les 360° en espérant qu'il ait la bonne idée de se hâter, et surtout qu'il ne s'arrête pas cinquante mètres avant, au gîte à l'entrée du village...

Le facteur météo est lui aussi crucial. Il ne suffit pas de conditions VFR, il faut de bonnes conditions pour la prise de vue, ce qui est nettement plus restrictif. Une belle journée avec de petits cumulus de beau temps et peu de vent est idéale pour le vol, mais détestable pour les prises de vues :

chaque cumulus génère une tache d'ombre au sol qui rend l'image peu esthétique. Solution : attendre que le nuage passe, ce qui se traduit là aussi en minutes de vol supplémentaires, qui s'accumulent et imposent une surveillance permanente de l'autonomie restante et des choix de terrains de dégagement. Ajoutez-y des impératifs horaires (une église dont la façade est à l'ouest se photographie le soir, et non le matin, pas d'essence dispo-

nible sur ce terrain après telle heure, ou l'autorisation de vol dans telle zone militaire qui n'est valable qu'entre telle et elle heure), vous obtenez une forme d'équation à cinq ou six inconnues dont certaines comme la météo ou le vent changeront tout en permanence... Même en hélicoptère, atteindre Saint-Jacques-de-Compostelle allait se mériter....



Chapelle de Soyarce, au pays Basque



Silhouettes de pèlerinage.



Eoliennes dans la région de Pampelune



Troupeau de moutons dans la région d'Ampudia



Croix de Santo-Torbio



Cabo Finisterre, l'étape la plus à l'ouest du périple

Début septembre, les prévisions météo fixaient le jour du départ. Maxime et Frantizek préparaient l'hélicoptère à Nancy-Essey pour la première étape : Vézelay, dans l'Yonne. Le Hughes 300 est l'outil idéal en photographie aérienne : très maniable, il dispose d'une marge de puissance et d'une charge utile confortables. Avec deux personnes à bord et les pleins complets (soit 3 heures 40 de vol), la masse maximale au décollage autorise encore 85 kg pour tout le

reste : matériel photo (près de 40 kg avec les PC et disques durs de sauvegarde), documentation de vol et bagages réduits au juste nécessaire. La masse et le centrage étaient respectés mais au vu du volume de matériel à embarquer, tout allait se jouer dans l'art du rangement. L'utilisation d'un panier *cargo rack* externe s'est avéré essentielle. Ampleur du chemin à parcourir ou volume d'équipement à y faire entrer ? L'hélicoptère semblait ce matin-là plus petit que d'habitude. En face, des mil-

liers de kilomètres, avec les Pyrénées et la Cordillera Cantabrica qui réserveraient certainement des conditions d'aérogologie et de météo propres aux montagnes.

L'équipage avait une obligation de résultat: revenir avec des photos à la hauteur du projet, pas avec des photos de vacances... Quelques autorisations que nous n'avions pas encore côté espagnol, l'aléatoire de la météo qui conditionnerait le résultat obtenu et les difficultés rencontrées, empêchaient une parfaite sérénité. Ce jour-là, l'humilité que chaque pèlerin ressent au moment du départ semblait s'être aussi un peu invitée à bord de l'hélicoptère...

Il existe de nombreux chemins pour rejoindre Compostelle depuis la plupart des pays européens. Ceux retenus dans cette aventure étaient la *Via Lemovicensis* de Vézelay aux Pyrénées puis le *Camino Real Francés* du col de Roncevaux à Saint-Jacques-de-Compostelle, suivi en sens inverse au retour pour ensuite prendre la *Via Podiensis* jusqu'au Puy-en-Velay avant un retour sur Nancy estimé entre trois semaines et un mois plus tard, en fonction de ce que serait la météo. A partir de Vézelay, les paysages et les richesses du patrimoine se dévoilaient, mêlant esthétique et inattendu. Première dé-

couverte : si l'on veut des pèlerins sur les photos, il faut privilégier les vols le matin, car le marcheur débute sa journée aux aurores pour s'arrêter avant les chaleurs de l'après-midi, maximisant du même coup ses chances de trouver un gîte libre avant la soirée. Passé 15 heures, plus personne sur les chemins. Problème, pour les photos de cathédrales, c'est l'inverse : la plupart ont leur façade principale orientée vers l'Ouest.

Elles se photographient donc idéalement en fin d'après-midi. Un exemple classique des contraintes souvent contradictoires de la prise de vue aérienne... La localisation GPS de chaque cliché était conservée pour faciliter le classement. Une précaution indispensable, car au final les disques dur contiendront plus de 20 000 photos. Au retour, un important travail de choix, mené en pa-

rallèle de l'écriture des textes par Joëlle Bernhard, en retiendra 330 pour illustrer les 432 pages d'un livre grand format de 4,5 kg édité en plusieurs langues. Son succès se confirme déjà auprès des pèlerins et futurs pèlerins, mais aussi des amateurs d'histoire, de patrimoine, de randonnée... et d'images aériennes.

Pour l'équipage, difficile de lister tous les moments forts d'une aventure de ce type, tellement ils sont nombreux. Il y a bien sûr l'arrivée à Santiago, puis le survol du point le plus à l'ouest de cette aventure : le Cap Finisterre considéré au Moyen-âge comme le bout du monde. L'accueil souvent très sympathique sur les terrains, en particulier en Espagne ou l'effet « petit hélicoptère qui vient de loin » facilite toujours un peu les choses, mais aussi tous ces sourires et signes de la main faits par les pèlerins croisés sur le chemin lorsqu'ils voyaient l'hélicoptère les photographier. Certains se reconnaîtront sûrement dans les pages de l'ouvrage, d'autres diront en le feuilletant : je suis passé là...

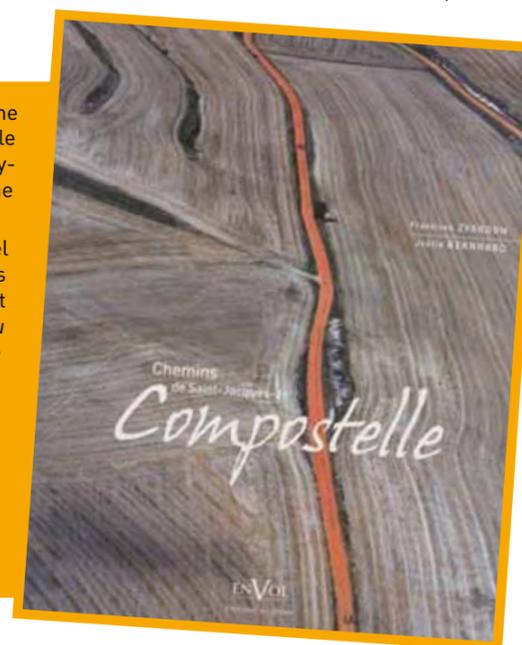
Jean Luc KAISER, photos de Frantisek Zvardon

Vues du ciel

– Frantisek Zvardon, photographe d'origine tchèque installé en France mais infatigable voyageur, porte sur les hommes et les paysages un regard d'artiste qui apporte une sensibilité et une émotion particulière ;

– Maxime Castelain, pilote professionnel hélicoptère, compte près de 3000 heures de vol sur hélicoptère. Il est co-gérant avec Jean Luc Kaiser de l'*Europe vue du ciel*, une société spécialisée en prises de vues aériennes.

Leur périple a permis la réalisation d'un livre grand format (28 x 36 cm, 432 pages et 330 photos, au prix de 75 €) aux éditions du Signe. Les photos de Frantisek Zvardon sont accompagnées de textes de Joëlle Bernhard. L'ouvrage est en vente sur leuropeveduciel.com



Pèlerins en direction de San Juan de Ortega