

L'APPRENDISTA FOTOGRAFO (AEREO)

Stufi delle solite foto aeree pasticciate e nebbiose, mosse o tutte noiosamente uguali? Seguite i nostri consigli e con un po' di impegno diventeranno artistiche (o quasi)

Stefano Sartini e Andrea Bonavita.
Foto di Andrea Bonavita

Le foto dall'alto. Immagini insolite, profonde, astratte, panoramiche, talvolta impietose. Di sicuro offrono un punto di vista originale a chi non è abituato a muoversi sull'asse "zeta" di cartesiana memoria. Spesso sono il risultato del lavoro professionale di "signori fotografi" che progettano tutto in anticipo, si fanno portare in volo e, concentrati sul risultato,

comunicano al pilota cosa fare per guadagnare la luce migliore, l'inquadratura perfetta, fino a ottenere il risultato immaginato e voluto (e li conoscete bene, visto che firmano i più suggestivi servizi e le copertine di VS Aviation). Ma se il fotografo e il pilota sono la stessa persona? Alzi la mano chi, fra noi piloti della domenica, non ha mai scattato una foto durante un volo da far ve-

dere agli amici. Basta frequentare qualche gruppo dedicato al volo sportivo sui social per trovare tonnellate di immagini di novelli Ansel Adams dell'asse "zeta". Peccato che nelle immagini finiscano spesso anche il cockpit, parti d'ala, eliche in movimento, riflessi del canopy, foto sicuramente care alle future memorie dell'intrepido pilota, ma...

CACCIATORI DI IMMAGINI

Ma ci sono anche piloti che coltivano la fotografia con la stessa passione per il volo. Per loro volare non è mai solo volare, ma anche andare a caccia di luce, luoghi, messaggi, sensazioni, e magari condividere tutto ciò come forma di comunicazione. Certo non è facile pilotare un qualsiasi ve-

livo e catturare immagini che, in qualche modo, devono essere cercate e organizzate mentalmente. Eppure basta guardare le foto di questo articolo per rimanere stupiti di cosa si può fare con un buon bagaglio tecnico e tanto colpo d'occhio. Ovviamente potremmo disquisire a lungo sul gusto e sulle capacità artistiche innate o acquisite di ciascuno, ma senza entrare in questi dogmi,

anche solo qualche consiglio esperto sarà utile a migliorare la nostra documentazione domenicale. In fondo piloti lo siamo già, hai visto mai che con un po' di impegno non possiamo diventare anche "fotografi"? Proprio di questo ho parlato recentemente con Andrea Bonavita, un pilota a cui colpo d'occhio e tecnica fotografica non difettano certo. Le foto che vedete sono sue: capace

(Foto Andrea Bonavita)



(Foto Andrea Bonavita)



(Foto Andrea Bonavita)

Un'immagine presa a bassa quota nel pomeriggio: per i colori la natura ci mette del suo, la luce radente fa il resto

sia di raccontare quello che vede con una nitidezza tutta personale, che di astrarre forme e colori dall'ambiente che frequenta, è insieme a lui che abbiamo pensato di compilare una piccola guida ragionata dell'apprendista pilota-fotografo.

PRIMA DI TUTTO IL VELIVOLO

Vale una regola fondamentale: i velivoli migliori, dal punto di vista fotografico, sono quelli con una bassa velocità di crociera e, fra questi, quelli a cabina aperta, così da avere minori ostacoli fra il pilota e il soggetto da inquadrare. Chiaro che, in realtà, dobbiamo fare i conti con il velivolo che possediamo, ma qualche accorgimento ci permetterà comunque di ottenere risultati inaspettati. Per

cominciare occorre dire che i velivoli ad ala bassa saranno veloci e comodi per viaggiare, ma fare una foto senza includere parti dell'aereo o riflessi vari è praticamente impossibile a meno di complessi apparati a controllo remoto da montare all'esterno. Insomma, meglio accontentarsi di volare veloci, usare una action cam e affidarsi a Youtube! Più in generale, pilotare un tre assi e dedicarsi seriamente anche alla fotografia non è roba facile, ma chi possiede un velivolo ad ala alta non troppo complesso, e magari può permettersi di volare con il portello aperto (per esempio fissato saldamente sotto l'ala, se non smontandolo completamente) è già fortunato. Con qualche accorgimento può evitare di includere i montanti alari e il carrello nelle foto: basta zoomare un pochino l'inquadratura e il gioco è fatto, anche se il campo di ripresa rimane limitato al lato del pilota, obbligandolo a un certo "lavoro aereo" per mettersi a favore di luce. Ma noi voliamo per divertimento, qualche manovra in più non sarà certo un problema, anzi. Va da sé che la vita fotografica è molto semplificata ai piloti di autogiro a cabina aperta per ovvie ragioni, ma il massimo lo si ottiene pilotando

Il deltaplano a motore è una piattaforma ideale per fotografare, specie se privo di antistallo, come nel caso di questo fantastico Cosmos C

un deltamotore senza carena o, meglio ancora, un nanotrike viste la bassa velocità di crociera, l'autostabilità dei delta e la possibilità di inquadrare anche verso il basso. Infine, la riscossa del mezzo a motore più semplice in assoluto: il paramotore. Semplice e lento quanto basta, il pilota è letteralmente solo dentro l'aria, può permettersi di pensare la foto, mettersi facilmente in favore di inquadratura e scattare usando anche entrambe le mani in tutta sicurezza; le immagini di questo servizio sono scattate proprio da un paramotore. Quindi, cari possessori di delta e paramotore, non dimenticate mai la macchina fotografica e buona caccia!

LA TECNICA

Possiamo interpretare la fotografia in volo in due modi ben distinti. Abbiamo previsto di andare a trovare gli amici dell'aviosuperficie al mare, magari con un bel pranzetto già previsto? Chiaro che ci dovremo accontentare dei soggetti e della luce che passa quel volo in quel momento. Se, invece, ci vogliamo concedere un volo fotografico in completo relax sulla laguna, in cerca di belle inquadrature, al-

Un professionista come Andrea Colombo usa spesso l'autogiro per scattare immagini air to air, e i risultati sono questi

Miracoli del tramonto: questa foto, scattata il 15 agosto 2014 nel tardo pomeriggio, ci restituisce una città che da piatta e anonima diventa coloratissima e con una eccezionale profondità di campo

lora un buon metodo è quello di partire dalla pianificazione del percorso e del relativo orario. In questo caso il tutto va organizzato non con un classico piano di volo, ma cercando di immedesimarsi nel momento e nel luogo di sorvolo: cosa vedrò lì a quell'ora? Che luce ci sarà? Quale sarà la quota migliore? Utilizzan-

do Google Maps o Earth oggi possiamo realizzare una rotta fotografica abbastanza verosimile, anche tenendo conto dei rilievi che incontreremo nel tragitto. È bene pensare anche all'orario in cui andremo in volo, in modo di non trovarci a fotografare una chiesetta su una montagna esposta a est alle 18.00:

(Foto Andrea Colombo)





(Foto Nuccio Caristia)

Miracoli dell'alba: foto scattata in Turchia da una mongolfiera poco dopo il decollo, alle 5 del mattino: la luce dei primi raggi del sole regala a paesaggio e mongolfiere un fantastico colore rosato

modalità "priorità di tempi" impostando così la velocità di scatto che riteniamo corretta e lasciando alla macchina il compito di impostare il resto per concentrarci solo sull'inquadratura. Quando invece la necessità di scatto lo impone, come ad esempio la poca luminosità data da un tramonto avanzato, possiamo impostare la macchina in modalità "manuale" avendo sempre l'accortezza di non abbassare troppo il tempo di scatto e ricorrere all'aumento del valore degli ISO (ricordate i vecchi rullini ISO 200 o 400 per fotografare in luce scarsa?). Inoltre, l'ideale è scattare qualche foto in rapida sequenza "rifoccheggiando", cioè permettendo alla macchina di eseguire la messa a fuoco sul soggetto fra un fotogramma e l'altro, in una sorta di raffica manuale. In questo modo avremo un'alta probabilità di realizzare sia scatti fermi che a fuoco. Per tutto il resto è necessario "solo" applicare le regole della fotografia tradizionale e metterci tanta passione.

La preparazione di un volo fotografico prevede l'avvicinamento all'obiettivo da una precisa angolazione e a un'ora ben determinata, e i risultati non possono che essere eccellenti

ovviamente la montagna sarà in controluce e la chiesetta in ombra. L'orario è molto importante anche per un altro motivo, la tridimensionalità. Scattando nelle ore centrali della giornata, infatti, le ombre non sono proiettate, ma piccole e quasi impercettibili dall'alto, e questo fa sì che le nostre immagini perdano di carattere e tridimensionalità. Inoltre, e per noi volatili non è cosa da poco, le ore centrali sono le più ballerine, per cui rischieremo di

portare a casa degli scatti micromossi e inutilizzabili. Il settaggio della macchina fotografica va chiaramente impostato in funzione della giornata e della luminosità del luogo, ma in linea di massima è necessario mantenere i tempi di posa sempre piuttosto veloci: almeno 1/800, 1/1000 sono indispensabili per evitare il mosso che in volo è sempre in agguato. Per una più facile gestione dei parametri di scatto è consigliabile utilizzare la macchina in



Lo zoom Sigma 18/200 stabilizzato, un ottimo compromesso per scattare foto in volo con la reflex grazie soprattutto alle dimensioni contenute

I FERRI DEL MESTIERE

Se non la possediamo già, nella scelta dell'attrezzatura fotografica è bene tenere conto di alcuni criteri. Ovviamente una reflex con un buon sensore e una buona ottica permette qualità di immagini decisamente superiori rispetto a una più comoda compatta, anche se saremo un po' penalizzati dall'ingombro e dal peso. Ricordiamoci, infatti, che spesso lo scatto sarà eseguito con una mano sola perché l'altra è impegnata in ben altri mestieri, quindi occorre un corpo macchina ben impugnabile e che non sia troppo pesante, in modo che rimanga facilmente gestibile anche in volo. Una focale ideale per la caccia volante non esiste: può capitare di voler realizzare scatti panoramici e quindi un buon 16 o 18 mm sono il massimo, ma ci può essere anche la necessità di voler realizzare una foto più ravvicinata a un particolare soggetto e quindi ci vorrebbe un 135 o un 200 mm. Cambiare ottica in volo è decisamente sconsigliato per evidenti motivi, per cui l'ottica migliore è sicuramente uno zoom stabilizzato. Un buon 18-200 magari non sarà luminosissimo, ma ricordiamoci che saremo in volo sempre di giorno e molto probabilmente in condizioni di luce buona, per cui la praticità di avere a disposizione un'ampia gamma di focali è la scelta vincente. Le reflex di oggi, già



Anche le compatte oggi offrono prestazioni notevoli, un esempio è la nuova Canon Power Shot G5X: robustissima, con zoom 24/100 stabilizzato, sensore da 20 megapixel, comandi a distanza bluetooth e interfaccia android

(Foto Andrea Pozza)



Uno scatto eccezionale, per tecnica e difficoltà: in questo caso la luce ha un'importanza fondamentale per evitare i riflessi sulla neve e per evidenziare la trama del campo coltivato sotto la leggera coltre bianca

“ *Organizzare un volo fotografico ottimizzando posizione e tipo di luce, una volta scelto il soggetto, è semplice e porta a risultati sorprendenti* ”

a partire dai modelli amatoriali, sono in grado di essere lo strumento ideale per la fotografia aerea: non troppo costose, piccole e leggere, equipaggiate con discreti sensori (18-24 Megapixel) spesso derivati dalle sorelle di fascia superiore, se unite ad una buona ottica permettono foto che strizzeranno l'occhio al professionale. Canon, Nikon, Pentax, Sony, tutti questi marchi hanno in catalogo una entry level nella fascia di prezzo 400-500 €

(solo corpo), che potremmo scegliere in base a svariate caratteristiche, come il display girevole, il WiFi o il GPS per georeferenziare le foto e altro. La scelta di un solo obiettivo da portare in volo, oltre che sugli ottimi originali, potrebbe ricadere anche sugli universali come il 18-270/3,5-6,3 Tamron o il 18-200/3,5-6,3 Sigma, due zoom nella fascia di prezzo economica (300-400 €) che permettono un'ampia escursione focale con un ingom-

Uno scatto professionale solo apparentemente "facile": in realtà è una foto attraverso il canopy fatta accostando l'obiettivo al plexiglass grazie a un paraluce in gomma morbida che si appoggia, adattandosi, al profilo interno evitando i riflessi





La geometria dei tornanti viene animata e resa tridimensionale dalla luce radente che riesce a dare "corpo" persino a un piatto e grigio nastro di asfalto

bro piuttosto ridotto e, cosa importante, entrambe sono ottiche stabilizzate. Gli obiettivi stabilizzati hanno al loro interno un gruppo ottico flottante: dei sensori giroscopici rilevano le vibrazioni a cui è sottoposto l'obiettivo e inviano un segnale a un microprocessore; questo controlla il gruppo ottico interno che si muoverà compensando le vibrazioni lungo l'asse orizzontale e verticale della fotocamera. Tenendo conto che ci troveremo a usare spesso focali lunghe impugnando la macchi-

na con una mano sola, capirete quanto sia importante questa caratteristica per evitare quanto più possibile il micromosso. Sono ottiche la cui qualità generale farà storcere il naso ai puristi della fotografia, ma in aria dobbiamo scendere a compromessi, e le immagini ottenute con questi obiettivi, magari con un minimo di post-produzione, ci daranno molte soddisfazioni e potranno abbellire le pareti di casa anche con discreti ingrandimenti.

Qui siamo a bassa quota con uno scatto verticale che va a cercare la barca che si insinua in un reticolo di canali, in questo caso il paramotore è ineguagliabile come piattaforma di scatto



Foto Andrea Bonavita

LA POST-PRODUZIONE (GIOIA E DOLORE)

Ottenute le immagini digitali, possiamo ancora ritoccarle. Per la post-produzione oggi si può spaziare dai software professionali come Photoshop e Lightroom, che permettono tutti i controlli possibili sulle immagini, fino al software che automatizza tutto il processo quasi senza la necessità di intervenire su regolazioni complicate, come avviene utilizzando il classico Picasa. I software professionali permettono di lavorare le immagini in maniera davvero efficace e performante. Di contro hanno la non facilità di utilizzo data dalle tantissime funzioni di cui dispongono. Sia Photoshop che Lightroom permettono un totale controllo dell'immagine a partire da un'ottima riduzione del rumore digitale e delle aberrazioni cromatiche, la regolazione delle distorsioni dell'obiettivo, la gestione di contrasto e saturazione, il bilanciamento dei bianchi, fino alla rimozione di eventuali macchie o piccoli oggetti indesiderati. In aggiunta Photoshop ha la possibilità di creare, tra le altre cose, dei livelli separati di immagine per eventuali fotomontaggi più "spinti". Per contro Lightroom è fantastico per la post-produzione di gruppi di immagini, permettendo la creazione di un catalogo di foto che poi saranno lavorate in blocco. Abbiamo realizzato molte foto su un lago al tramonto? Ci troveremo ad avere molte immagini simili nella luce e nel soggetto e una post-produzione di gruppo ci farà risparmiare moltissimo tempo. Il concorrente amatoriale Picasa ha un'interfaccia davvero semplice e intuitiva, pochi controlli e molti automatismi. Permette la catalogazione, la condivisione e molte altre cose tipiche del Web 2.0. La prima cosa che ci viene mostrata è un insieme di pulsanti come autocontrasto, autoluminosità, ecc. che regolano automaticamente il parametro in questione per ottimizzare la foto e, molto spesso, la foto migliora notevolmente. Oltre agli automatismi ci sono i classici controlli per contrasto, luminosità, saturazione, bilanciamento del bianco e tutta una serie di impostazioni predefinite come, ad esempio, la conversione in bianco e nero o tutta una serie di filtri all'ultima moda. Il nostro consiglio è, però, quello di ridurre al minimo il ritocco delle foto aeree: di solito è sufficiente eliminare la foschia e la dominante azzurra che spesso opacizzano le inquadrature, per fare questo possiamo armeggiare con i controlli di luci e ombre e con la regolazione del bianco, spostandolo leggermente verso il giallo. Sistemati nitidezza e colori, possiamo ancora raddrizzare l'orizzonte e procedere a dei ritagli per ricomporre l'inquadratura con lo strumento taglierina. Cosa è rimasto? Ah, sì, fare delle copie a bassa risoluzione da condividere sul web, altrimenti come facciamo a vantarci delle nostre avventure con gli amici? E per i poster, un bel backup in un



www.fotoda

(Foto Andrea Bonavita)

“ Un buon obiettivo zoom stabilizzato è una scelta necessaria in volo, specialmente su velivoli che obbligano a scattare con una sola mano ”

Uno scatto effettuato invece da altezza notevole evidenzia i contrasti di luce e colore tra prati e versanti incolti, il lavoro di post produzione esalta poi i contrasti

HD esterno. Sembra paranoia, ma se per un qualsiasi motivo "perdiamo" il PC, le nostre avventure saranno perse per sempre. Non sia mai!



MAI SENZA REFLEX!

Appassionato di immagini da sempre e appassionato di volo da vent'anni, Andrea Bonavita vola dal 1996 per i cieli d'Italia con il suo parapendio. La passione per le foto nasce da ragazzino, quella per le foto aeree è arrivata attorno al 2006 e da allora Andrea non va mai in volo senza la macchina fotografica. Grafico per professione, fotografo per passione, si occupa principalmente di documentare le meraviglie che ci circondano grazie alla visuale aerea privilegiata di cui può godere volando con il parapendio a motore. Da poco tempo fa parte dell'agenzia fotografica ClickAlps

www.andreabonavita.com - www.clickalps.com

