

Flug-Fotos

Gleitschirmfotos:

vom Urlaubs-Souvenir zum Profi-Schnappschuß

Gleitschirmfliegen ist fotogen - unsere bunten und schnittigen Schirme kreisen in herrlichen Landschaften vor blauem Himmel. Schon am Startplatz gibt's meist gute Gelegenheiten, tolle Souvenirs eines gelungenen Flugtags auf Zelluloid oder CCD zu bannen. Auch mit einer einfachen Kamera ist vom „netten Schnappschuß“ bis hin zum rundum gelungenen Flug-Foto fast alles möglich - wenn einige Grundregeln beachtet werden. Profi-Fotografen der Gleitschirmszene verraten Tips, erläutern Tricks und stellen Lieblingsbilder aus ihren Archiven vor.

GLEITSCHIRM *spezial* Flug-Fotos

- Fünf Flug-Fotografen, fünf Favoriten** **Seite 26**
Fünf Profi-Fotografen aus der Gleitschirm-Szene stellen ein Lieblingsbild aus ihren Archiven vor - und verraten, warum und wie sie dieses Favoriten-Foto geschossen haben.
- Flug-Fotos selbstgemacht: Die Kamera** **Seite 38**
GLEITSCHIRM beschreibt, worauf Sie beim Kauf einer Kamera für Gleitschirm-Fotos achten müssen.
- Flug-Fotos selbstgemacht: Tips für tolle Bilder** **Seite 40**
Auch mit der besten Kamera machen sich gute Fotos nicht von selbst. GLEITSCHIRM hat die wichtigsten Grundregeln für gelungene Gleitschirm-Fotos zusammengefaßt
- Profi-Tricks für Flug-Fotos** **Seite 44**
Schleppkamera und Kappenkonstruktionen: Der Profi-Fotograf Daniel Kalberer verrät, wie die Könnner ihre spektakulären Flugaufnahmen machen.

Das Favoriten-Foto von ...



U L I W I E S M E I E R

ALTER 44, FREIER FOTOGRAF,
LEBT ZWISCHEN MÜNCHEN UND
GARMISCH PARTENKIRCHEN

La Cumbre Airfield, Argentinien

Ein Tag im Januar, 20.30 Uhr, Nikon F4 , Teleobjektiv 200 mm/2.8,
Film: Fuji Velvia 50 ASA, Belichtung 1/500s, Blende 4,
Schärfe auf das Gesicht des Reiters.

Das Favoriten-Foto von ...



ANDREAS BUSSLINGER

GEB. 1957 IN ZUG/SCHWEIZ,
GLEITSCHIRMFLIEGER SEIT 1986,
OBERSTUFENLEHRER IN HENBERG UND
FOTOGRAF

Salbitnadel, Urner Alpen, Zentralschweiz, 5. August 1997

Pilot: Urs L tscher, Kletterer: Kami Passang

Kamera Canon T90, Objektiv Fischaug, Film Fujichrome Sensia II 100 ASA,
Belichtung 1/800s, Blende 5,6

Das Favoriten-Foto von ...



THOMAS ULRICH

JAHRGANG 1967, WOHNORT
INTERLAKEN IM BERNER OBERLAND
BERUFE FRÜHER: ZIMMERMANN UND
BERGLEITER
HEUTE: FOTOGRAF UND KAMERAMANN

Thuner See, Berner Oberland, Schweiz, ein Sommernachmittag

Pilot: Hans Bollinger

Kamera Nikon F5, Objektiv Nikkor 35mm/2.8, Film Fujichrome Velvia 50 ASA,
Belichtung 1/500s, Blende 5,6

Das Favoriten-Foto von ...



JACQUES PAUL-ST FANI

GEB. 1968 IN PARIS, WOHT IN AJACCIO
AUF KORSIKA, ARBEITET ALS
GLEITSCHIRMLEHRER UND FOTOGRAF

St. Christophe-en-Oisans, Is re, Frankreich, Mai 2002, gegen 11 Uhr
Kamera Nikon F90X, Objektiv Nikkor AI 28 mm, Film Fujichrome Velvia 50 ASA,
Belichtung 1/320s, Blende zwischen 4 und 5,6

Das Favoriten-Foto von ...



DANIEL KALBERER

GEB. 1973 IN SARGANS/OSTSCHWEIZ
FREISCHAFFENDER INGENIEUR UND
OUTDOOR-FOTOGRAF, FLIEGT SEIT 1989,
MITGLIED IM SWISSACROTEAM.

Wangs, Schweiz, 10. März 2003

Pilot: Daniel Kalberer

Kamera Canon EOS 1V HS, Objektiv Fisheye 15mm/2.8, Film Fuji Velvia 50 ASA,
Belichtung 1/160s, Blende 9.0, Schärfentiefe Hyperfokale

MAKING OF

F N F F O T O G R A F E N , F N F F L U G B I L D E R

5

Flug-Fotografen erläutern das „Making of“ ihres Favoriten-Fotos - und erklären,

warum ihnen gerade dieses Bild besonders gut gefällt.



La Cumbre Airfield, Argentinien
Ein Tag im Januar, 20.30 Uhr, Nikon F4,
Teleobjektiv 200 mm/2.8, Film: Fuji Velvia
50 ASA, Belichtung 1/500s, Blende 4,
Schärfe auf das Gesicht des Reiters.

ULI WIESMEIER

„Für den Piloten (Stefan Stiegler) und den Reiter (Local) wurden Positionspunkte auf dem Boden markiert. Die Seillänge wurde so abgestimmt, daß der aufgezogene Schirm formatfüllend ist. Warum das mein Lieblingsfoto ist: Obwohl wir mit dieser Schleppmethode an diesem Tag keine großen Höhen erzielen konnten, bin ich fest davon überzeugt, daß man mit gesammelter Erfahrung, viel Übung, dem richtigen Pferd und Reiter sowie bei günstigen Bedingungen auf diese Art und Weise einen Gleitschirm hoch genug bringt, um thermischen Anschluß zu finden. Für mich wäre dies die PERFEKTE Form des kraftstofflosen Flachlandfliegens.“ www.uliwiesmeier.com



Salbitnadel, Urner Alpen, Zentralschweiz, 5. August 1997
Pilot: Urs L. tscher, Kletterer: Kami Passang
Kamera Canon T90, Objektiv Fischauge, Film Fujichrome Sensia II 100 ASA, Belichtung 1/800s, Blende 5,6

ANDREAS BUSSLINGER

„Der achthundertste Teil einer Sekunde ist eine relativ kurze Zeit: So lange dauerte die Belichtung meines Lieblingsbildes. Knips, knips und fertig ist das Foto. Doch der Weg dahin war lange und beschwerlich. Die Geschichte der Salbitnadel ist eine ganz besondere, weil sie einer Kopfgeburt, einer fixen Idee, entsprang. Für das Titelbild meines Bildbandes „Abgehoben - In Tuchfühlung mit den Alpen“ hatte ich den „Hinkelstein“ auf dem 2.980 m gelegenen Salbitschijen erkoren. Eine Nadel, die steil in den Himmel ragt. Wenn da noch ein Gleitschirm hinge - sensationell! Um den Granitblock in luftiger Höhe zu erreichen, mußten wir 1.800 Höhenmeter zu Fuß mit der Gleitschirm- und der Fotoausrüstung überwinden. Im August 1996 unternahmen wir bei guten Wetterbedingungen den ersten Versuch. Doch am ersten Tag vereitelte der unerwartet einfallende Nordwind unser Vorhaben. Wir mußten in einer Berghütte übernachten. Am nächsten Morgen stiegen wir erneut mit Kami, einem Sherpa aus Nepal, bei stabl blauem Himmel zur Salbit-Nadel auf. Das Wetter war vielversprechend und die Thermik entwickelte sich. Urs Lötscher startete auf dem nahegelegenen Firmfeld. Weil sich die Basis 200 m unter dem Gipfel festsetzte und für die kom-

menden Tage eine Kaltfront gemeldet wurde, mußten wir unser Unternehmen erfolglos abbrechen.

In den Bergen lag zwar schon der erste Schnee, dennoch wagten wir einen Monat später bei der nächsten Schönwetterperiode einen dritten Versuch. Für das Buchprojekt war es die letzte Gelegenheit. Die Zuversicht auf ein gutes Gelingen ließ uns die schmerzenden Schultern und das Eindringen des Schnees in Schuhe und Hose vergessen. Im Kopf drehte sich alles um das Bild. Kurz vor dem Ziel spielte uns das Wetter einmal mehr einen Streich und das ersehnte Titelbild für mein Buch löste sich in Luft auf.

Ein Jahr später versuchten wir es nochmals. Zu dritt wie im Jahre zuvor stiegen wir auf. Kami kletterte auf die Nadel und seilte sich ab, während Urs über dem Grat auftauchte. Alles klappte wie geplant, und er kurvte gekonnt um die Nadel, während ich wie besessen knipste. Volle 30 Minuten dauerte diese Fotosession. Adrenalin pur!

Für dieses eine Bild mußte jeder 6.500 Höhenmeter aufsteigen und vier Tage aufwenden.“



Thuner See, Berner Oberland, Schweiz, ein Sommernachmittag
Pilot: Hans Bollinger
Kamera Nikon F5,
Objektiv Nikkor 35 mm/2.8,
Film Fujichrome Velvia 50 ASA,
Belichtung 1/500s, Blende 5,6

THOMAS ÜLRICH

„Hans Bollinger bei einem Fotoshooting für Advance, als wir einen der neuen Omega-Schirme über dem Thuner See fotografierten. Das Wasser glitzert, weil die Sonne den Zenit bereits deutlich überschritten hat und der thermische Seewind kleine Wellen wirft. Der Luegibrüggli unterhalb Beatenberg eignet sich gut für Fotosessions, weil man immer wieder zum Hang fliegen und aufsoaren kann. Ich selbst bin unter einem Soloschirm in der Luft. Meine Bilder entstehen alle manuell belichtet, auch die Fokussierung ist bei mir manuell. Manchmal kann ich mich danach nicht mal mehr an Belichtungszeit und Blende eines bestimmten Fotos erinnern, weil ich die Einstellungen in der jeweiligen Situation vornehme und nicht plane. Bei diesem Bild war keine spezielle Idee dahinter; erst beim Fliegen sahen wir, daß sich die Stimmung für Super-Aufnahmen eignen würde. Darauf fotografierte ich - das Bild ist also eher ein Zufallstreffer und zugleich eines meiner liebsten Gleitschirmfotos.“ www.thomasulrich.com



St. Christophe-en-Oisans, Isère, Frankreich, Mai 2002, gegen 11 Uhr
Kamera Nikon F90X, Objektiv Nikkor AI 28mm, Film Fujichrome Velvia 50 ASA,
Belichtung 1/320s, Blende zwischen 4 und 5,6

JACQUES PAUL-ST FANI

„Diese Szene wollte ich schon seit mehreren Jahren endlich auf Film bannen. Es handelt sich bei dieser Landschaft um die Kulisse eines ganz normalen Flugbergs zwischen Alpe d'Huez und Les Deux Alpes. Ich mußte nur einen befreundeten Piloten mitnehmen und die Rückholung des Autos organisieren. Keine besonderen Vorbereitungen: Der Pilot muß sich nur in der Luft an der richtigen Stelle befinden. Dazu muß man entweder Funk zu Hilfe nehmen oder in einem eingespielten Team aus Fotograf und Pilot arbeiten: Das war bei uns der Fall, ich brauchte dem Piloten nichts zu sagen, er hat sich von selbst richtig plaziert. Wir landen danach auf den Kieseln. Dieses Foto ist eines meiner Lieblingsbilder, weil es zeigt, wie eine ganz gewöhnliche Alpenlandschaft aus der Sicht eines Gleitschirmfliegers völlig neue Dimensionen bekommt.“



Wangs, Schweiz, 10. März 2003
Pilot: Daniel Kalberer
Kamera Canon EOS 1V HS, Objektiv Fisheye
15mm/2.8, Film Fuji Velvia 50 ASA, Belichtung
1/160s, Blende 9.0, Schärfe Hyperfokale

DANIEL KALBERER

„Spiralenlandungen mit Bodenberührung des Stabilos haben mich schon fasziniert, als ich das Manöver erstmals Anfang der 90er Jahre bei Sébastien Bourquin sah. Statt einfach die Kamera auf dem Schub zu befestigen und mich einmal auf gut Glück in den Boden zu schrauben,ieß es natürlich erst mal, das Manöver zu üben - über mehrere Jahre! Zugegeben, ich habe natürlich die Spiralenlandung nicht so lange geübt, nur um dann im Frühjahr 2003 endlich ein Bild davon zu machen. Spaß am Fliegen war da schon eher die Triebfeder. Nun kam die Frage, wie will ich das fotografisch umsetzen. Zuerst bestand die Idee, die ganze Sache mit einer seitlichen „Stangenkamera“ zu realisieren. Bei den ersten Tests aber hat sich gezeigt, daß die Einschränkung durch den Hebel am Gurtzeug zu groß ist. Bei einer unvorhergesehenen Ausleitung kann man sich keine Einschränkung der Gewichtssteuerung erlauben. Dazu kam noch das Gegengewicht der Kamera, das dem Boden bedrohlich nahe gekommen wäre. Darum habe ich mich für die Fußmontage meiner Canon entschieden. Vor dem Start wurde die Kamera auf Zeitautomatik gestellt, die entsprechende Blende gewählt, und die Schärfe auf Hyperfokale eingestellt. Um einen Großteil des Schirmes und der Umgebung auf dem Bild zu haben, kam ein 15 mm Fisheye zum Einsatz. Ich habe die Kamera mit Klebeband befestigt. Beim Start habe ich mir das Warten auf einen schönen Aufwind gegönnt, denn ein Abwindspurt läßt sich mit der schweren Kamera am Fuß nur umständlich realisieren. In der Luft wurde der Objektivschutzdeckel entfernt, und schon habe ich angefangen, mich auf die Aufnahmen zu konzentrieren. Welcher Wind herrscht am Boden? Wo steht die Sonne? Auslöser der Fernsteuerung in die Hand ... drei Spiraldrehungen Schwung aufbauen ... Bremsen lösen ... Nachdrücken ... Auslöser betätigen ... Klick-Klick-Klick. In 3,6 s ratterte meine Kamera einen ganzen 36er Film durch. Schirm aufrichten und auf eine kameraschonende Landung achten. Ab nach Hause und gleich den Film in den Prozessor einspannen und entwickeln. Beim „alten“ analogen Verfahren ist die Spannung jeweils groß, was man da wieder „verbrochen“ hat. Wider Erwarten waren die ersten zwei Drittel der Bilder absoluter Ausschuß. Da, wo der Stabilo schön „im“ Boden war, hatte ich den Fuß nicht richtig gehalten. Erst eines der letzten Bilder war brauchbar, als ich mich schon wieder aufgerichtet hatte. Soviel zum Zufall. Zufrieden? Nicht ganz, denn wenn ich nichts mehr an meinen Bildern aussetzen habe, bänge ich die Fotografie an den Nagel. Also, Eigenauftrag für's nächste Mal: Stabilo muß am Boden sein ... etwas kürzere Verschlusszeit, damit der Schirm scharf abgebildet wird, aber doch durch den unscharfen Untergrund die Rotation verdeutlicht wird ... relaxter Gesichtsausdruck ... Neues Spiel, neues Glück!“ www.NoGravity.ch

Die Kamera

Flug-Fotos selbstgemacht



VON SASCHA BURKHARDT

Auch mit relativ preisgünstigen, einfachen Kompaktkameras kann der Pilot herrliche Erinnerungsfotos von den schönsten Flügen nach Hause mitnehmen. GLEITSCHIRM beschreibt, worauf Sie beim Kauf einer Kamera für Gleitschirm-Fotos achten müssen.

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten, fotografische Souvenirs vom Fliegerurlaub zu sammeln: Zum einen die Aufnahmen, die der Pilot am Start- oder Landeplatz von anderen Piloten und der Umgebung macht, zum anderen die Fotos, die der Pilot während des Fluges aus der Luft schießt. Im Prinzip sind die Anforderungen an die Kamera in beiden Fällen gleich - allerdings bieten leichte, handliche Fotoapparate ein echtes Plus für die Mitnahme unterm Schirm.

Analog oder Digital?

Eine grundlegende Entscheidung bei der Anschaffung einer Kamera für Fotos am Flugberg und unterm Schirm betrifft die Frage nach dem Aufnahmematerial: Analog oder Digital? Noch vor vier Jahren war die Antwort einfach: Damals reichte die Auflösung und die Aufnahmequalität von bezahlbaren Digitalkameras längst nicht aus, um schöne Abzüge größer als 9x13 cm oder 10x15 cm zu

machen. Mittlerweile hat sich das aber grundlegend geändert: die Aufnahmen einer „anständigen“ 3-Megapixel-Kamera können problemlos auf A4-Postergröße abgezogen werden. Manchmal ist die Qualität dabei sogar über jener eines Farbnegativ-Films. Der Fotohandel steigt nun auch voll ins Digital-Geschäft ein: Man möchte fast meinen, es gebe keine analogen Kameras mehr. Verständlich: Es ist schließlich sehr viel praktischer, ein Foto gleich nach der Aufnahme im Display begutachten zu können. Oder auf dem Tintenstrahldrucker einen Abzug auszudrucken, anstatt zwecks Entwicklung erst in den Fotoladen rennen zu müssen. In zehn Jahren werden wir sicherlich darüber lachen, daß man nach der Fotoaufnahme einen Film in chemische Bäder tauchen mußte, um an seine Aufnahmen zu kommen. In zehn Jahren, aber noch nicht heute: Fast alle Profis der Gleitschirmfotografie arbeiten zumindest für einen Teil der Aufnahmen noch mit analogen Filmen. Der Grund:

Es gibt noch keine Digitalkamera, die wirklich an die Qualität eines Spitzen-Diafilms wie dem „Fujichrome Velvia“ in einem guten Spiegelreflexgehäuse herankommt. Selbst wenn die Auflösung theoretisch mithalten könnte, fehlt den digitalen Bildern oft die Brillanz und das „gewisse Etwas“. Aus diesem Grunde haben zum Beispiel



Dia oder Negativ?

Wer sich gegen die Digitaltechnik und für den analogen Film entscheidet, muß nochmals wählen: Dia oder Negativ? Negativfilme sind deutlich toleranter gegenüber Fehlbelichtungen und erlauben die einfachere und raschere Bestellung von qualitativ etwas besseren Abzügen im Fotolabor. Diafilme dagegen liegen qualitativ deutlich über dem Negativmaterial, wenn sie auf hochwertigen Scannern digitalisiert und nach professionellen Maßstäben gedruckt werden. Für Amateure, die kleine Papierabzüge machen wollen, ist der Negativfilm also etwas besser geeignet. Wer seine Fotos nur auf dem Leuchttisch oder dem Diaprojektor anschauen und von wenigen Highlights einen hochqualitativen Abzug bestellen möchte, fährt und fliegt mit einem Diafilm wie dem Fujichrome Velvia am besten - dieser legendäre Film wird übrigens seit diesem Sommer auch in einer neuentwickelten 100 ASA-Version angeboten.

Analoge Kompaktgeräte

Einige analoge Kompaktkameras haben sich durch ihre optischen Qualitäten einen guten Namen gemacht: Die preisgünstige Amateurkamera Mju 2 von Olympus mit ihrer Festbrennweite von 35 mm liefert beispielsweise so gute Aufnahmen, daß ihre Verwendung in Magazinen bis zur Größe von ungefähr einer ganzen Seite möglich ist. Bei Profis wie unserem Mitarbeiter Jacques Paul-Stéfani ist die Hexar 1 von Konica sehr beliebt: Damit wurden auch schon Titelbilder geschossen.

unser Kollegen des Fotomagazins ColorFoto* noch nie eine Doppelseite einer Aufnahme gedruckt, die von einer digitalen Kamera gemacht wurde. Und auch in GLEITSCHIRM sind fast alle Bilder, deren Format über A4 hinausgeht, Scans von Diapositiven. Und das, obwohl wir natürlich mittlerweile auch digital ausgerüstet sind und die Vorzüge dieser Technik für schnelle Testfotos zu schätzen wissen.



Für den Hobby-Piloten dagegen, der keine doppel-seitigen Aufmacher in GLEITSCHIRM erstellen will, sondern einfach schöne Papierabzüge zum ins Album kleben oder ein kleines Poster an die Wand nageln möchte, reicht die Aufnahmequalität der meisten kompakten Digitalkameras ab 3 Megapixel zweifellos aus. Aber diese modernen Fotoapparate haben einen entscheidenden Nachteil: Fast alle kompakten Digikameras haben gigantische Auslöseverzögerungen. Das heißt, die Zeit zwischen dem Abdrücken des Auslösers und der Aufnahme ist zu lange. Diese Zeitspanne kann fast eine Sekunde dauern, und selbst gute digitale Kompaktkameras schaffen es nur in etwas weniger als einer halben Sekunde. Für schnelle Objekte wie vorbeifliegende Gleitschirme oft zu lange. Der „richtige“ Moment ist dann meist verpaßt.

Wir haben die Spezialisten der Zeitschrift ColorFoto gebeten, uns aus ihren brandaktuellen Testberichten einige Digitalkameras herauszusuchen, die sich für die Gleitschirmfotografie und die entsprechenden spezifischen Forderungen am ehesten eignen könnten. Die Kollegen aus der Fotobranche empfahlen dafür momentan insbesondere die Minolta Dimage F200 (530,- Euro) im Bereich ab 4 Megapixel sowie die Sony Cybershot

DSC-P8 (500,- Euro), die Minolta XT (400,- Euro) und die Casio EX-Z3 (500,- Euro) im Bereich ab 3 Megapixel. Die Auslöseverzögerung spielt bei diesem



Tip eine große Rolle. Die besten der empfehlenswerten Kameras brauchen „nur“ 0,4 s vom Abdrücken übers Fokussieren bis zur tatsächlichen Aufnahme. Allerdings hat ColorFoto bei Kameras, die ein manuelles Fokussieren erlauben, nicht die reine Auslöseverzögerung durch die Elektronik gemessen - diese wäre glücklicherweise etwas geringer.

Denn: Ob digital oder analog, ein weiteres wichtiges Argument bei der Kamera-wahl für die Gleitschirmfotografie ist die Möglichkeit, Automatismen auszuschalten oder individuell zu beeinflussen. Eine Kamera, die manuelles Fokussieren erlaubt, kann für besonders schnelle Aufnahmesituationen im voraus auf eine bestimmte Entfernung eingestellt werden. Nichts ist nerviger als ein Autofokus, der bei einem schwierigen Motiv, wie zum Beispiel einem am Bildrand platzierten Gleitschirm, verzweifelt hin- und herfährt und die Auslösung verweigert.

Aber auch auf die Belichtung sollte der Gleitschirmfotograf Einfluß nehmen können. Fotos beispielsweise, die der Pilot aus dem Gleitschirm heraus fotografiert, und auf denen kein Himmel zu sehen ist, werden von den meisten Kameras im Automatikmodus überbelichtet. Da hilft nur eine gezielte Belichtungskorrektur (bei praktisch allen Geräten möglich) oder eine manuelle Einstellung (nur bei einigen Apparaten möglich). Mehr über die praktische Umsetzung lesen Sie auf den nächsten Seiten.

Die Anschlußmöglichkeiten einer Kamera werden vor allem für die fliegenden Fotografen wichtig, die sich Kappenkameras und ähnliche Spezialapparaturen bauen wollen und dazu einen Funkauslöser anschließen müssen. Das geht nur mit wenigen Kompaktkameras - in der Regel muß dann schon eine Spiegelreflexkamera her.

Wichtigster Bestandteil eines Fotoapparates ist und bleibt das Objektiv: Der teuerste Film oder der beste CCD nützen nichts, wenn die Lichtstrahlen vorher durch billige Linsen müssen. Ein Profiobjektiv für Spiegelreflexkameras

kostet schnell 1.000,- bis 2.000,- Euro! Auch wenn es für den Amateur nicht ganz so teuer sein muß: Im Bereich der Superweitwinkel und Superteleobjektive gehen die Preise immer spürbar hoch. Bei den Kompaktkameras stellt sich die Frage von

Wechselobjektiven nicht: Die digitalen und analogen Kompakten haben oft eingebaute Zooms, also Objektive mit einstellbarer Brennweite, die häufig einen Bereich zwischen mäßigem Weitwinkel und ebenso mäßigem Teleobjektiv abdecken: 35 mm - 110 mm (oder die entsprechende Brennweiten bei Digikameras) sind geläufige Werte. Damit kann man gut arbeiten. In der Luft benutzt der Fotograf vor allem die kleinen Brennweiten zwischen 35 und 50 mm, darüber ist die Verwackelungsgefahr zu groß. Am Boden zoomt er dann eventuell auch mal einen anderen fliegenden Schirm mit über 100 mm heran.

Für alle, die sich wirklich mit der Fotografie auseinandersetzen wollen und bei ihren Aufnahmen an vielen Parametern drehen wollen, gibt es eine interessante Alternative zu kostspieligen Neugeräten: Ganz einfach die Anschaffung einer analogen Spiegelreflexkamera von vor zehn

Jahren. Viele Profis machen es genauso. Einige benutzen immer noch regelmäßig mechanische Spiegelreflexkameras wie beispielsweise die FM2, die Nikon 1982 auf den Markt brachte. Solche Kameras sind robust und kommen gerade mit extremen Bedingungen wie Hitze und Kälte meist deutlich besser klar als moderne elektronische Wunderkisten. Um die Belichtung mit so einem Gerät richtig einzustellen, braucht es allerdings etwas Erfahrung und Mut zum „Bracketing“. Und fürs Scharfstellen muß der Fotograf noch selber am Einstellring drehen. Dafür kann die FM2 beispielsweise mit hochwertigen Nikkor-Objektiven benutzt werden. Auch und gerade die älteren Festbrennweiten mit manueller Scharfstellung (Belichtungsreihen mit verschiedenen Werten) gehören zu den leistungsfähigsten Optiken. Nicht umsonst sind FM2 noch beliebte Geräte des Gebrauchtmrktes. Die 20 Jahre alten Gehäuse werden für ca. 400,- Euro gehandelt. Eine Digitalkamera der jetzigen Generation dagegen, ganz gleich welcher Preislage, wird in zwanzig Jahren mit Sicherheit keinen Pfifferling mehr wert sein ...

*ColorFoto, Magazin für analoge und digitale Fotografie. Schwerpunkte der Berichterstattung sind fundierte Produkttests, objektive Kaufberatung und fotografische Praxistipps für Hobbyfotografen und Semi-Profis. Erscheint monatlich.

Flug-Fotos selbstgemacht:

Tips für gelungene Gleitschirm-Fotos

Selbst mit der besten Kamera machen sich gute Bilder nicht von selbst. Der wichtigste Faktor für tolle Fotos bleibt der Fotograf, sowohl am Boden als auch in der Luft. Auswahl des Motivs, des besten Ausschnitts, des richtigen Moments ... GLEITSCHIRM hat die wichtigsten Grundregeln für gelungene Gleitschirmfotos zusammengefaßt.

Von Sascha Burkhardt

Moderne Fotoapparate sind mittlerweile mit relativ leistungsfähigen Autofokus- und Belichtungsautomatiken ausgestattet. Ein richtig belichtetes und einigermaßen scharfes Bild eines Gleitschirmstartplatzes beispielsweise ist wirklich kein Kunststück mehr. Aber ein technisch korrektes Bild macht noch längst kein gelungenes Foto. Einige Grundregeln des Bildaufbaus werden von den Profis der Gleitschirmfotografie mit einer deutlich sichtbaren Konstanz eingehalten - und erstaunlicherweise mit einer ähnlichen Konstanz von vielen Amateurfotografen mißachtet. Dabei ist es recht einfach, aus dem „technisch korrek-

ten Ablichten“ eines anderen Piloten mehr zu machen und ein richtig interessantes Foto zu schießen. Die Festlegung von Bildausschnitt und -aufbau gehört zu den wichtigsten Faktoren. Das fängt mit der Wahl zwischen Hochformat und Querformat an - ein Querformatbild ist oft beschaulicher und ruhiger, während ein hochformatiges Foto eher dynamische Szenen wiedergibt. In beiden Fällen ist es wichtig, daß das Hauptmotiv des Bildes, in unserem Fall also meist ein Gleitschirm, nicht genau im Zentrum des Fotos plaziert wird. Eigentlich schade - genau da „mittendrin“ im Bild sitzt bei den meisten Apparaten das Autofokus- und Belichtungs-

Meßfeld. Aber ein so mittiger Gleitschirmflieger ist oft langweilig anzusehen - das Bild hat keine Spannung, keine Dynamik, lädt das Auge des Betrachters nicht zum Umherschweifen ein. Sehr viel interessanter ist das Foto, wenn sich das Hauptmotiv auf einem der vier „Bildschwerpunkte“ befindet. Die sind einfach zu finden: Man teilt das Bild horizontal und vertikal in gleichgroße Drittel auf. An den Schnittpunkten der Begrenzungslinien befinden sich die Bildschwerpunkte. Wenn das Hauptmotiv darauf zu liegen kommt, wird das menschliche Auge automatisch dazu animiert, den Blick durchs Bild fliegen zu lassen und dabei mehrfach von einer Seite zur anderen zu schwenken.

Um das Motiv so „dezentriert“ ablichten und dennoch vor dem Abdrücken darauf scharfstellen zu können, muß sich der Fotograf meist mit einem kleinen Trick behelfen. Bei fast allen Autofokus-Geräten ist es möglich, das Objekt anzuvisieren, durch leichtes Antippen des Auslösers scharf zu stellen, und danach die Kamera für den endgültigen Bildausschnitt zu schwen-

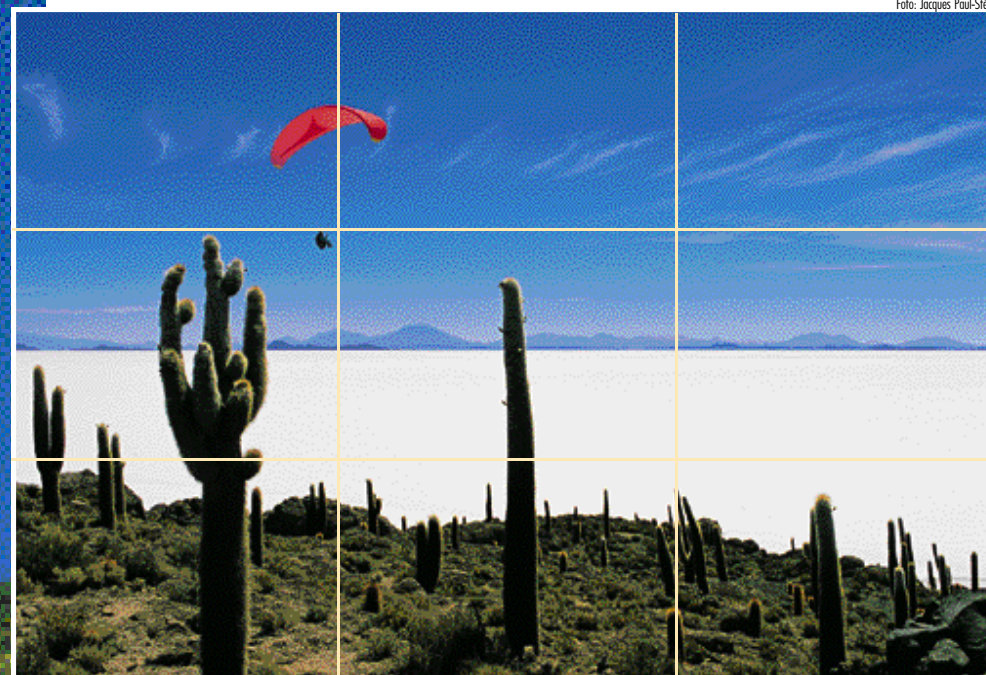


Foto: Jacques Paul Steloni

Der Gleitschirm-Pilot befindet sich ungefähr auf dem linken oberen Bildschwerpunkt. Außerdem hat er in üblicher Leserichtung (links-rechts) noch „viel Raum zum Weiterfliegen“.

Ein gelungenes Foto muß nicht unbedingt ästhetisch „schön“ sein. Diese Aufnahme ist in erster Linie ausdrucksstark: Uli Wiesmeier hatte diesen fliegenden Vietnam-Veteran während einer Amerikareise fotografiert.



ken, wobei die Schärfereinstellung durch Beibehalten des leichten Auslöserdruckes gespeichert bleibt.

Gerade beim Gleitschirmfoto ist die Bewegungsrichtung des Motivs wichtig. Die Flugrichtung des fotografierten Gleitschirms sollte möglichst „unverbaut“ sein und frei bleiben. Es ist für den Betrachter unbefriedigend, wenn der Schirm gleich am Bildrand anzukommen scheint und somit das Foto ins „Nichts“ verlassen wird. Ähnliches gilt für Blicke bei Nahaufnahmen von Personen - diese sollten möglichst nicht zum Bildrand, sondern eher in Richtung der Bildmitte oder einer der Bildschwerpunkte zeigen.

Gleitschirme mit ihren knalligen Farben und schnittigen Formen stellen sehr dankbare Motive dar. Umso schöner ist es, wenn der Fotograf harmonische Kontraste abwartet und darauf achtet, daß sich sein Motiv farblich gerade besonders gut vom Hintergrund abhebt und sich auch geometrisch ein interessanter Bildaufbau ergibt.

Für die Farbwiedergabe ist eine korrekte Belichtung übrigens besonders wichtig - ein Grund mehr, vom selben Motiv Belichtungsreihen mit unterschiedlichen Zeit- oder Blendenwerten aufzunehmen, wenn das zeitlich möglich ist und die Kamera es erlaubt. Gerade Aufnahmen aus der Luft werden von vielen Kameras im Automatikmodus „überbelichtet“, die Farben waschen aus. Ebenfalls wichtig für kräftige Farben: die Wahl der Tageszeit. Am frühen Vormittag und späten Nachmittag ist das Licht meistens am schönsten.

Am Boden wird von Profis für naheliegende Motive häufig der Aufhellblitz eingesetzt. Selbst am „hellichten Tage“ kann dieser Einsatz des Blitzgerätes zu besonders ästhetischen Aufnahmen und Farbwiedergaben verhelfen, insbesondere im Gegenlicht. Fortgeschrittene Fotografen kombinieren sogar lange Belichtungszeiten, die zum „Verwischen“ der Bewegungen führen, mit einem „Blitz auf den zweiten Verschlussvorhang“, der kurz vor Ende der Belichtung auslöst und naheliegende Motive vor dem Hintergrund der eigenen „Schleifspuren einfriert“.

Aber auch Fotografen, deren einfache Kompaktkameras solche Techniken vielleicht nicht erlauben, können im Gleitschirmbereich mit simplen Mitteln zu beeindruckenden Aufnahmen kommen. Wichtig ist dafür auch die Wahl der richtigen Perspektive: Der Gleitschirmfotograf sollte am Startplatz auch mal tief in die Hocke gehen und von einem möglichst ungewöhnlichen Standpunkt aus fotografieren. Er kann beispielsweise durch die Fangleinenbündel eines wartenden Piloten hindurch einen anderen Gleitschirm in der Luft fotografieren. Solche Kontraste aus nahen und fernen Objekten geben dem Foto eine besondere Tiefe. Das gilt vor allem für Weitwinkelobjektive. Diese haben zudem eine größere Tiefenschärfe, es ist damit leichter, gleichzeitig ein nahes und ein fernes Objekt scharf zu bekommen. Im Zweifelsfalle sollte auf das naheliegendste Hauptmotiv scharfgestellt werden. Weitwinkelobjektive bringen auch „am meisten“ aufs Foto drauf - entsprechend wichtig ist es, vorm Abdrücken nochmals in jeden Winkel des Suchers zu sehen, ob nicht ein unscheinbares Element zum unästhetischen Störenfried geworden ist. Auch für Aufnahmen aus der Luft nehmen viele Fotografen ein mäßiges Weitwinkelobjektiv oder stellen ihr Zoomobjektiv entsprechend ein. Dagegen sind größere Brennweiten als 50 mm wegen ihrer geringen Schärfentiefe und der entsprechend kniffligen Einstellung für Aufnahmen vom fliegenden Gleitschirm aus kaum zu empfehlen. Außerdem möchte der Pilot gerade aus der Luft Erinnerungen von der unendlichen Weite mitnehmen - da liegt es nahe, einen möglichst großen Blickwinkel zu erfassen. Nicht einfach ist es allerdings, noch andere Schirme in die Landschaft zu integrieren. Damit diese noch in einem vernünftigen Abbildungsmaßstab aufs Bild kommen, muß der fliegende Fotograf recht nahe an sein Modell heran. Und das kann ziemlich gefährlich werden und sollte nur im eingespielten Team aus Fotograf und Modell und nach vorheriger Planung und Absprache geschehen. Selbst ohne Kollisionsgefahren wäre das Fotografieren aus der Luft nicht ungefährlich. Der Pilot ist etwas weniger konzentriert, und er hat die Steuerleinen nicht mehr voll unter Kontrolle. Selbst dann nicht, wenn er die Bremsschlaufen übers Handgelenk schiebt, um die Leinen nicht ganz loszulassen. Mehrere schwere Gleitschirmunfälle sind schon nachweislich durch fotografierende Piloten entstanden!

Ganz wie das Gleitschirmfliegen, ist auch das Fotografieren in der Luft wie am Boden eine Sache des „Feelings“ - ein geübter Pilot, der einen sauberen Wing-Over fliegt, kann kaum sagen, um wieviel Zentimeter er die Steuerleinen in welchem Moment zieht. Er ist mit seinem Fluggerät ver-

wachsen und spürt, wann der richtige Moment für welchen Impuls gekommen ist. Mit der Fotografie ist es genauso: Die Kamera wird mit etwas Übung zum „dritten Auge“, und die Entscheidung für Motiv, Bildausschnitt und Auslösemoment fällt intuitiv. Und genau deswegen, weil das gute Gleitschirmfoto „gefühlsmäßig“ entsteht, vermittelt es auch wenigstens einen kleinen Teil des Fluggefühls ...

wachsen und spürt, wann der richtige Moment für welchen Impuls gekommen ist. Mit der Fotografie ist es genauso: Die Kamera wird mit etwas Übung zum „dritten Auge“, und die Entscheidung für Motiv, Bildausschnitt und Auslösemoment fällt intuitiv. Und genau deswegen, weil das gute Gleitschirmfoto „gefühlsmäßig“ entsteht, vermittelt es auch wenigstens einen kleinen Teil des Fluggefühls ...

Luftfotos

Motorschirmkonkurrenz zum Helikopter?

Gleitschirme, insbesondere motorgetriebene, gehören zu den langsamsten Fluggeräten der Welt. Was für einen Streckenflug nachteilig ist, kann sich an anderer Stelle als klarer Vorteil erweisen: Gleitschirme kurbeln engste Thermiken aus, und mit dem Motorschirm ist es problemlos möglich, in wenigen Dutzend Metern Höhe über einem Bauwerk zu schweben und dies so aus der Vogelperspektive zu fotografieren. Dementsprechend haben sich immer mehr Motorschirmpiloten auf Luftaufnahmen spezialisiert, die an Hausbesitzer, Gemeinden oder Firmen verkauft werden. Diese ultraleichten „Luftaufklärer“ aus Tuch und Motor sind wegen ihrer geringen Geschwindigkeit dem Flugzeug in mehrfacher Hinsicht überlegen. Nur der Helikopter kann ähnliches leisten beziehungsweise sogar stationär über dem Fotomotiv schweben, und ist zudem weniger empfindlich gegen starke Winde. Aber: Eine Helikopterflugstunde kostet im Vergleich zum Motorschirm ein kleines Vermögen, und einen Heli kann man nicht im Reisegepäck ins Ausland mitnehmen. Den Motorschirm schon. Der französische Profi-Fotograf Franck Lechenet reist regelmäßig kreuz und quer über den Globus, startet mit seinem Paramotor auf „dem nächsten Acker“ und schießt die Fotos seiner Reiseberichte aus der Luft. Magazine wie GEO haben beispielsweise, seine Bilder von Mayatempeln in großem Umfang abgedruckt.

Ausnahmen bestätigen die Regel: Dieses Foto könnte man ganz einfach als „unschärf“, „unleserlich“ und „regelwidrig“ bezeichnen. Bewußt eingesetzte Verstöße gegen die Norm können aber auch zu sehr aussagekräftigen Bildern führen ...

Profi-Tricks für Flug-Fotos

Hautnahe Bilder eines Gleitschirms mit tausend Meter „Gas unter den Füßen“, akrobatische Wingover aus der Sicht des Piloten ... So mancher Leser hat uns schon nach dem Betrachten solcher GLEITSCHIRM-Fotos die Frage gestellt: Wie hat der Fotograf es bloß geschafft, diese Flugsituation so auf den Film zu bannen? Der Profi-Fotograf Daniel Kalberer hat für uns in seiner Trickkiste gewählt und verrät, wie solche Aufnahmen entstehen.

Von Daniel Kalberer

Spätestens seit Erscheinen des Buchs „Wing Over“ von Uli Wiesmeier vor zehn Jahren weiß jeder: Gleitschirmfotos werden nicht „einfach so nebenher“ gemacht. Mit aufwendigen Konstruktionen suchen Flug-Fotografen immer neue Perspektiven. Wobei man ehrlicherweise sagen muß: Die meisten Ansichten hat man irgendwo, irgendwie schon mal gesehen. Um die Aufmerksamkeit der Betrachter immer wieder von neuem zu gewinnen, heißt es, diese bekannten Techniken mit schönen Landschaften oder Action-geladenen Manövern zu kombinieren. Natürlich wird auch an neuen Ideen und Techniken herumgetüftelt - der Aufwand an Material und Zeit sprengt dabei, betriebswirtschaftlich gesehen, oft jeden vernünftigen Rahmen!

Wie entsteht ein „gutes“ Bild?

Eine Frage, die nicht einmal so leicht zu beantworten ist, denn es gibt keine Patentrezepte. Einige Fotografen planen das ganze Bild bis ins Detail, andere gehen hin und fotografieren, was sich ihnen gerade anbietet. Ich bin diesbezüglich eher „faul“ und lasse dem Zufall seinen Spielraum. Denn wie oft ist es mir schon passiert, daß sich eine einzelne Wolke genau vor die Sonne schiebt und mir die ganze Aufnahme verdirbt! Bei meinen fotografischen

Anfängen habe ich mich in solchen Situationen so genervt, daß ich nicht mehr offen war für neue Ansichten. Im Laufe der Zeit hat sich für mich eine Kombination aus Planen und situationsangepaßtem Reagieren als erfolgreich erwiesen. Wie das konkret aussieht, habe ich am Beispiel des Bildes „Spiralenlandung“ im Portfolio schon kurz erläutert.

Technik für Top-Fotos

Viele sehr gute Bilder entstehen mit den einfachsten Mitteln: Eine Kamera in der Hand, ein anderer Schirm in der Luft. Für beeindruckende Flug-Fotos oder großformatige Aufnahmen von dynamischen Manövern muß der Fotograf aber so nah an sein Motiv heran, daß es nur in den seltensten Fällen gelingt, das Bild „von außen“, sprich vom Boden oder von einem anderen Schirm aus zu schießen. Auch ein besonders starkes Teleobjektiv könnte da nicht helfen: Die Verwacklungsgefahr wird zu groß, und der natürliche Dunst, der auch in klarster Luft vorhanden ist, schiebt sich auf großen Entfernungen störend zwischen Objektiv und Motiv. Für solche Fotos muß der Pilot die Kamera am oder unterm Schirm mitnehmen und sich selbst fotografieren. Für die Anbringung der Begleitkamera gibt es je nach gewünschter Perspektive verschiedene Möglichkeiten, die von den meisten Fotografen in ähnlicher Weise genutzt werden.

Schirmkamera

Schon fast so alt wie die Gleitschirmfliegerei sind die Perspektiven, bei denen der Pilot aussieht wie eine Spinne in Netz: die Kamera schießt ihr Foto von oben nach unten aus der Kappe. Selbst mit



Uli Wiesmeier, einer der Pioniere der Gleitschirmfotografie, montiert eine Kappenkamera

einer kleinen Pocketkamera, die einen Infrarotauslöser hat, lassen sich die Aufnahmen ohne großen Aufwand machen. Kompliziert wird es, wenn man eine schwere Spiegelreflexkamera mit Blitz und Funkfernsteuerung in die Leinen montieren will. Diese drei bis vier Kilogramm müssen auf verschiedene Anlenkpunkte an der Kappe verteilt werden.



Alles drauf: Fisheye-Perspektive direkt aus der Kappe

Um das zu erreichen, arbeiten fast alle Fotografen mit einem leichten Aluminiumgestell, das direkt in die Leinen geknotet wird - entweder direkt unter der Kappe oder auch etwas tiefer. Die Einstellung wird am Übungshang vorgenommen. Wenn die Kamera direkt in der Kappe etwas schräg hängt und mit einem Fisheye ausgestattet ist, kann sogar noch ein Teil der Kappe mit auf dem Bild sein. Dabei ist darauf zu achten, daß kein Verheddern der Leinen möglich ist und die Knoten möglichst geringe Veränderungen des Flugverhaltens verursachen. Gerade in turbulenten Bedingungen kann das Schirmverhalten gefährlich von der Norm abweichen! Auch der Festigkeitseinbuße durch die Knoten in den Leinen muß Beachtung geschenkt werden! Für den Start ist eine Hilfsperson ratsam: Manchmal kommt der Schirm sonst nur mit Frontrossette hoch. Allerdings sind die Schirmkappenfotos mittlerweile etwas aus der Mode gekommen. Eine Befestigungsart, die ich gerne wegen ihrer Flexibilität einsetzte, ist die seitliche Schleppkamera: Der Fotoapparat wird so an der Kappe aufgehängt, daß er seitlich ungefähr in Pilotenhöhe hängt und diesen mitsamt Schirm und Landschaft fotografiert. Die auf diese Weise entstandenen Aufnahmen zeigen den Piloten aus einer natürlichen Per-

spektive und tragen dazu bei, daß beim Betrachter ein „Dabei-Gewesen-Effekt“ entsteht. Die Umsetzung ist aber nicht einfach und kann sogar gefährlich werden. Zum Beispiel darf die Kamera keinesfalls zu weit im Außenbereich des Flügels oder gar am Stabilo aufgehängt werden: Verhängte Einklapper wären vorprogrammiert und würden sehr schnell zu einem unkontrollierbaren Flugzustand führen. Die Kameraaufhängung muß ungefähr im ersten Drittel der Flügelmitte bleiben - das hängt auch vom Schirmtyp ab. Anfänglich war das Ausrichten des Horizontes eine unglaubliche Fleiß-



Bastelfleiß: zu guten Flug-Fotos gehört auch viel Vorbereitung

arbeit. Damit die Kamera nicht wild rotierte, hatte ich sie auf einer Schiene montiert und diese durch zwei Leinen an den Gabelpunkten (A-C Ebene) aufgehängt. Doch der Aufwand an Einstellarbeit war mir schnell zu groß. Durch das An-

Fernsteuerung

Eine Fernsteuerung ist Grundvoraussetzung für alle Formen der „Begleitkamera“, ganz gleich ob in der Kappe, am Fuß oder als Schleppkamera. Längst nicht an alle

Kameras kann eine Fernsteuerung angeschlossen werden: Wenn der Fotoapparat nicht mit einem Infrarotauslöser ausgestattet ist und auch keinen Anschluß für einen externen elektrischen Auslöser hat, geht gar nichts. Das ist bei vielen Kompaktkameras der Fall. An vielen Spiegelreflexkameras ist dagegen eine Anschlußbuchse vorhanden, meistens handelt es sich aber um einen herstellerspezifischen Stecker. Eine preisgünstige Möglichkeit zum Anschluß einer Fernsteuerung kann darin bestehen, vom Hersteller einen elektrischen Kabelauslöser zu kaufen, das Kabel aufzutrennen und die Trennstelle über zwei handelsübliche Cinch-Stecker zu überbrücken. Der Handauslöseschalter funktioniert dann immer noch, im Bedarfsfall kann er aber durch ein Funkrelais oder einen Infrarotempfänger aus dem Elektronik-Laden ersetzt werden. Wir haben in der Redaktion schon mit unterschiedlichsten Systemen experimentiert und beispielsweise mit einer Funk-Garagentor-Steuerung von Velleman gute Ergebnisse erzielt. Eine preisgünstige Kombination aus Funksender und Empfänger kostet circa 50 Euro. Infrarot-Fernsteuerungen sind dagegen eher problematisch. Für kurze Strecken (Beinkamera) kann allerdings auch ein verlängerter Kabelauslöser ausreichen.

Kappenkamera mit Fernsteuerung: eine wilde Bastelei der GLEITSCHIRM-Redaktion



Eine einfache Fernbedienung mit Batterie im Schutzkasten (oben rechts). Unten links: Sender in Form eines Schlüsselanhängers. Daneben der durch die Fernsteuerung ersetzte, nicht benötigte Original-Auslöser.



Die Fernbedienung kommt mit der Kamera noch in ein gepolstertes Schutzgehäuse.

bringen eines Flügels am Kameragestell konnte ich auf die Einstelleine verzichten und das Kameragestell über eine einzige Leine aufhängen, die sich erst oben an der Kappe zur besseren Gewichtsverteilung aufgabelt. Die Kamera stabilisiert sich durch den Flügel automatisch. Die Konstruktion wird beim Start in der Hand gehalten und später in der Luft losgelassen. Vorsicht ist bei dieser Art vor allem während des Fluges angebracht: Die Konstruktion kann bei turbulenten Bedingungen eine ziemliche Eigendynamik entwickeln! Auch für das „Einholen“ mußte ich mir eine eigene Technik ausdenken. Eine Verbindungsleine im Bild macht sich nicht schön. Aus diesem Grunde klappe ich den Schirm um circa 40 % auf der Gegenseite ein, wodurch die Kamera zu mir pendelt und ich sie „einfangen“ kann.

Schleppkamera unten

Dabei wird die Kamera wie eine Schaukel unter dem Piloten montiert. Das wirkt besonders bei Steilschlangen, wenn gleichzeitig der Schirm und ein Teil des Erdbodens zu sehen ist. Eigentlich eine einfache Technik: Wir haben so früher unsere ersten Versuche gemacht. Dazu stellten wir einfache Kompaktkameras auf „Auslöseverzögerung“ und ließen die Kamera nach



Foto: Daniel Kalberer



Schleppkamera seitlich: schwierige Umsetzung, schöne Ergebnisse. Gut zu sehen im Foto „Überm Maislabyrinth“ von Daniel Kalberer: Die Gegenlichtaufnahme wirkt durch den Aufhellblitz besonders plastisch

dem Abdrücken schnell am Faden herunter! Die modernere Version der tiefen Schleppkamera mit Fern-

steuerung ist einfach durchzuführen, wenn man zwei Punkte beachtet. Zum einen muß das „Schaukelbrett“ selbst leicht U-förmig sein und einen tiefen Schwerpunkt haben, um sich selbst zu stabilisieren. Zum anderen sind die zwei Verbindungsleinen, die zu den Hauptkarabinern führen, so kurz wie möglich zu halten. Beachtet man diese zwei Aspekte nicht, schaukelt das ganze System bei jeder Richtungsänderung des Schirms wild hin und her.

Der Schein trägt ... Bildretusche im Photoshop

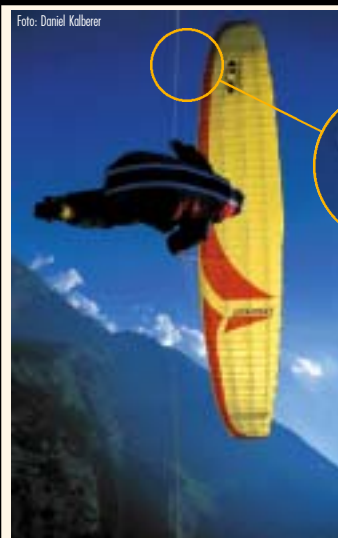
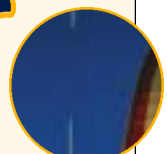
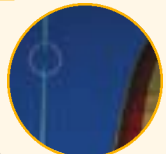


Foto: Daniel Kalberer

Stangen und Seile, die für die Befestigung der Kamera unabdingbar sind, sollen im fertigen Endprodukt unsichtbar sein. Dazu bietet „Adobe Photoshop“, eines der von Profis und Amateuren meistverwendeten Bildbearbeitungsprogramme, hervorragende Möglichkeiten.

Ein sinnvolles Utility, um aus einem Bild Objekte zu entfernen, ist der sogenannte Klopierstempel. Mit ihm können Bereiche des Bildes ausgewählt, und an einer Stelle wieder eingefügt werden. Soll beispielsweise eine Leine aus dem blauen Himmel entfernt werden,



so wird der Klopierstempel knapp neben die Leine gesetzt, und die dabei ausgewählte blaue Himmelsfläche dann auf das störende Objekt kopiert. Das Verfahren funktioniert relativ einfach, wenn sich die Leine vor einem einigermaßen homogenen Himmelsblau befindet. Liegt sie aber über kontrastreichem Untergrund, ist es schon schwieriger, ein perfektes Endergebnis zu erhalten. Denn hier müssen die Konturen der betreffenden Objekte erhalten bleiben. Andernfalls würde ein unnatürlicher Eindruck entstehen, und der Betrachter könnte sofort erkennen, daß „herumgepfuscht“ wurde. In diesem Fall ist es besonders wichtig, Größe und Kantenschärfe des Stempels geschickt zu variieren. Zusätzlich kann die Deckkraft des Stempels verändert werden. Mit etwas Übung sollte sich aber in den meisten Fällen ein gutes Resultat erzielen lassen. Zu guter Letzt können dann noch im gesamten bearbeiteten Bereich „Störungen“ mit dem Utility Filter/Störungsfilter/Störungen hinzufügen hinzugefügt werden. Dadurch werden die eventuell sichtbar gewordenen „Stempelränder“ homogenisiert und unsichtbar gemacht. Danach sollte niemand mehr erkennen können, wo die Kamera befestigt war, und es scheint, als ob ein imaginärer Fotograf aus atemberaubender Perspektive den Auslöser gedrückt hätte.

Harald Helm



Foto: Daniel Kalberer



Foto: Daniel Kalberer

Stangenkamera: dynamische Perspektiven, aber auch viel Retuschen-Arbeit

Stangenkamera

Mit dieser Technik werden eher selten Bilder gemacht. Aus gutem Grunde. Zuerst muß das Gurtzeug umgebaut werden, um die Stange zu montieren. An einem Seriensitzbrett

Handwerk, Technik, Geduld und ein Schuß Kreativität ... Gleitschirmfotografie aus der Sicht eines Profis

ist mir bei einem Wingover die Verbundplatte wegen der hohen Hebelkräfte mit einem lauten Knall mehrfach gebrochen. Nicht wirklich ein angenehmes Erlebnis! Als Folge daraus habe ich mir ein speziell verstärktes Sitzbrett anfertigen lassen. Weiters kommt erschwerend hinzu, daß die Bewegungsfreiheit am Boden wie auch in der Luft (Gewichtssteuerung) sehr stark eingeschränkt ist! Sowohl bei der unten hängenden Schleppkamera als auch bei der Stangenkamera sind die Verbindungsseile beziehungsweise die Stange auf dem Bild sichtbar und müssen über ein Bildbearbeitungsprogramm herausretuschiert werden.

Beinkamera

Die Beinkamera stellt technisch eigentlich nichts Besonderes dar, man braucht neben der Fernsteuerung „nur“ ein 15 mm Fisheye.

GLEITSCHIRM / Flug - Fotos



Foto: U. Vilsmeier

Kamera und Klebeband: eine einfache Variante für luftige Fotos

Das hat natürlich nicht jeder „irgendwo rumliegen“ - bei Preisen von oft über 1.000 Euro ist es verständlich, daß solche Edelobjektive oft nur für Profibudgets in Frage kommen können. Die Kamera klebe ich einfach mit Gewebeband auf den stabilen Bergschuh. Nun heißt es einfach probieren. Nach einigen Filmrollen bekommt man das Gefühl, wie man den Fuß halten muß, um etwas Vernünftiges auf Film zu bannen.

Technik kontra Flugspaß

Schöne Gleitschirmbilder zu machen, ist sicherlich eine riesen Faszination. Oftmals ist es schon Bessenseheit, die den Flug-Fotografen zur Realisation eines Bildes antreibt. Aber wie jeder andere Job hat auch

dieser seine Schattenseiten. Eines kann ich versichern: Fotoflüge sind selten Genuß! Oftmals sogar das Gegenteil: Streß pur! Wenn ich vollbepackt und schwitzend am Startplatz stehe, werde ich oftmals neidisch auf die „Freiflieger“, die da mit ihren kleinen Pocketkameras locker am Start stehen.

Allen Piloten, die mehr Lust auf Gleitschirmfotografie haben und sich selbst in die Materie einarbeiten wollen, lege ich folgendes Vorgehensmuster ans Herz: überlegen - überschlafen - konzentriert handeln. Die meisten Apparaturen können schnell gefährlich werden und im schlimmsten Fall zum Absturz führen. Eines ist sicher: Ob Profi- oder Hobbyfotograf, für ein Bild sein Leben zu riskieren lohnt sich definitiv nicht! Wirklich wichtig sind doch nur die Bilder, die wir in unseren Gedanken behalten ...

www.independencemagazine.com

Advertisement for 'Independence' magazine. It features a vertical banner on the left with the website URL. The main part of the ad shows a collage of images, including a paraglider and a person's face. Text elements include 'GLEITSCHIRM', 'Gürtelzüge', 'REINER', 'HILFE', 'ZUBEHÖR', and 'INDEPENDENCE'.