



Bilder am Limit

Den Hochgeschwindigkeitssport Formel 1 mit all seiner Faszination ins Bild zu setzen, so lautete die Mission, die R.TV-Produzent Oliver Bauss mit seiner Crew im Auftrag großer Rennställe zu erfüllen hatte. Wie die Footage-Bilder unter extremen Bedingungen auf 35mm mit Equipment vom Feinsten produziert wurden, erfuh Romain Geib im Gespräch mit dem technischen Projektleiter Emanuel M. Schwermer bvk.

Jedes Jahr zwischen Januar und März, zum Auftakt der neuen Saison der großen Grand Prix-Rennen, präsentieren die Formel-1-Rennställe der Öffentlichkeit ihre neu entwickelten Rennwagen. Zu diesem Anlass halten die Veranstalter und ihre Sponsoren für sämtliche TV Programme der Welt attraktives Bildmaterial bereit, das bei den Fans die Neugierde für die kommende Grand-Prix-Saison wecken soll. Das Footage-Material dient zur Erstellung von Programmspots, Werbetrailern und Formatlogos für die weltweite TV-OnAir-Werbung. Die Bilder sollen die ganze Faszination für den Formel-1-Rennsport und seine Stars transportieren und gleichzeitig die Aufmerksamkeit der Zuschauer auf die Sponsoren und ihre

Corporate Identity lenken. Schließlich sind es die großen Marken, die den teuersten Sport der Welt, der die Formel 1 nun einmal ist, maßgeblich finanzieren und überhaupt ermöglichen. Entsprechend hoch sind auch die Erwartungen an die Produzenten und Lieferanten der Aufnahmen. Sie sehen sich jedes Jahr aufs Neue vor die Herausforderung gestellt, für Millionen rennsportbegeisterte brandneue spektakuläre Shots, aufregende Bildmomente und atemberaubende Kamerawinkel zu verwirklichen – und sich dabei immer der neuesten filmtechnischen Hilfsmittel zu bedienen – sozusagen »state of the art«.

Das Bildmaterial wird hochwertig im 35mm-Filmformat (Kodak Vision2 50 D, 250 D, 500 T sowie Fuji Eterna XET250 und RT500) produziert. Hiermit haben Produzenten wie Auftraggeber ihren unbedingten Qualitätsanspruch durchgesetzt, um sich im Hinblick auf die Verwertung, alle Optionen offen zu halten.

Gleichzeitig aber rechtfertigen allein schon die Aufnahmebedingungen auf den Rennstrecken hinsichtlich Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Staub oder Erschütterungen den Einsatz robuster Filmtechnik. Auch das Filmmaterial als Aufnahmemedium qualifiziert sich mit seinem großen Belichtungsspielraum für die besondere Aufgabenstellung: »In den extremen, unkontrollierbaren Bedingungen, sei es bei strömendem Regen oder unerbittlich harter Sonneneinstrahlung auf der Strecke, ist der große Kontrastumfang des Filmmaterials wie eine Versicherung für unsere Aufnahmen,« beteuert der technische Betreuer Emanuel Schwermer. »In der Telecine am Spirit kann man aus dem Negativ noch viel herausholen. Gerade bei Gegenlichtsituationen mit harten Kontrasten und Reflexionen sind die Formel-1-Wagen am reizvollsten. Nun trägt z.B. ausgerechnet der Williams-F1-Rennwagen die offiziellen Farben Weiß und Dunkelblau, ein Riesen-

Mit tagesaktueller Berichterstattung
und News-Letter:
WWW.PROFESSIONAL-PRODUCTION.DE

kontrast bei harter Sonne. Da könnten wir uns mit zu geringem Kontrastumfang und schlechter Farbwiedergabe beim späteren Grading schnell ein Corporate-Identity-Problem einhandeln.« Emanuel Schwermer ist in der dritten Saison als technischer Leiter für die ausführende R.TV Film- und Fernsehproduktion aus Böblingen mit dabei, und hat die Zuständigkeit für das gesamte Equipment und die Kameracrew: »Von Jahr zu Jahr steigert sich die Herausforderung bei den Aufnahmen mit den neuen Formel-1-Autos – mit der Aufforderung, stets an die Grenzen zu gehen.«

Extremeinsatz

Gleichzeitig hat das Filmteam bei der Realisierung ständig mit Limitierungen in punkto Drehtage, Wetterverhältnisse und Organisation zu kämpfen. Die für die Dreharbeiten notwendige technische Logistik ist jedesmal enorm und durchaus mit komplizierten Action-Aufnahmen bei Kinoproduktionen vergleichbar. Bis zu acht Kamera-Units kommen schon mal bei manchen »F1 TrackDays« auf den Rennstrecken im spanischen Valencia oder im französischen Le Castellet parallel zum Einsatz. Entsprechend viele Aufnahme-Ausrüstungen müssen jedesmal beschafft und zusammengestellt werden. Für die Footage-Drehs, die außerhalb der Rennsaison statt finden, nutzt man die Zeit zwischen Januar und März, wenn die Fahrer, Ingenieure und Testteams ihre neuen Autos bei Testfahrten für die Saison vorbereiten. Für die spektakulären Aufnahmen stehen der Filmcrew selten mehr als ein bis zwei Tage zur Verfügung. Denn die Formel-1-Teams sind aufgrund des strengen Reglements dazu angehalten, für ihre offiziellen Motorentests oder zusätzliche kommerzielle Anlässe eine gewisse Anzahl gefahrener Runden nicht zu überschreiten.

»Unser Zeitplan für die Dreharbeiten ist deswegen stets eng gesteckt und sogar minutenweise geplant,« erklärt Schwermer. »Das erforderliche Pensum stimmt Regisseur Tobias Heppermann und sein 1^{er} AD Joaquin Aparicio mit den Testteams der jeweiligen Rennställe von Toyota oder Williams F1 genau ab. Die Drehs erfolgen immer in enger Zusammenarbeit mit den Formel-1-Testmannschaften und mit größtem gegenseitigem Respekt. Bis zu dreißig Kamerapositionen auf einer Rennstrecke müssen vorher festgelegt und von den verschiedenen Units eingenommen werden. Meist ist auch die Vorbereitungszeit für die Drehplanung und sämtliche Equipmentfragen für alle Beteiligten äußerst knapp. Letztes Jahr hatte die R.TV-Mannschaft für einen Footage-Dreh auf der neuen Formel-1-Rennstrecke in Bahrain neun Units ausgerüstet und vier Tonnen Film- und Kamera-Equipment in Containern in den arabischen Staat geflogen.

Ohne die guten Kontakte von R.TV-Geschäftsführer und Produzent Oliver Bauss ginge dabei Nichts. Bauss ist ein echter Insider der Formel-1-Branche. Er ist seit Jahren Formel-1-Reporter bei RTL und koor-

diniert für den Privatsender auch die Dreharbeiten für die großen Grand-Prix-Übertragungen. Auch Regisseur Tobias Heppermann ist ein Spezialist in Sachen Formel 1 und arbeitet seit langem für verschiedenste Projekte im Formel-1-Zirkus. Gemeinsam realisierten die beiden auch die ersten Stock-Footage-Aufträge für Formel-1-Teams. Anfangs wurde noch mit wesentlich weniger Aufwand produziert, dann wuchs mit der Aufgabenstellung und der positiven Resonanz bei den Auftraggebern auch der Anspruch stetig. Mittlerweile sind Bauss als Produzent und Heppermann als Regisseur alljährlich für die gesamten Stock-Footage-Aufnahmen mehrerer Rennställe wie WilliamsF1, Toyota Racing, Red Bull Racing und Scuderia ToroRosso verantwortlich. Als Produzent und Regisseur vor drei

Jahren beschlossen, das Footage-Material erstmals auf Film zu produzieren, zuerst im S16mm-, dann im 35mm-Format 1:1,78, kam Emanuel Schwermer als »filmfester« Kamera-Assistent des erfahrenen DoPs Thomas Stokowski bvK ins Team und stellt seit diesem Zeitpunkt die technisch-organisatorische Logistik der Einsätze sicher. An der Seite von Thomas Stokowski gehören zusätzlich Jürgen Weiffenfels als B-Kamera-Operator und Sebastian Volk als Focus Puller zur festen Kameracrew der Drehs.

Onboard-Shots

Die Bandenwerbung ist für die Aufnahmen von zentraler Bedeutung und bei der Kadrierung aus-



schlaggebend: »Ein tolles Bild des Rennwagens ohne das entsprechende Sponsoren-Branding ist praktisch wertlos für uns,« weiß Schwermer. »Schließlich ist das gedrehte Material ein aufwändiges, kommerziell angelegtes Produkt für reine Werbezwecke, in das die Sponsoren viel Geld investieren.« Und die möchten im Gegenzug bei »Beauty Shots« mit ihren Logos effektiv ins Bild gesetzt werden. Die von den Strecken-Units gelieferten teils extrem langbrennweitigen Aufnahmen von vorbeischießenden und in die Kurven gehenden Formel-1-Boliden gehören zum Standard derartiger Drehs.

Doch die eigentlichen »rocking shots«, wie sie Schwermer nennt, sind die spektakulären Onboard-Aufnahmen, bei denen 2006 erstmals neue ARRI/Zeiss Ultra Prime 8 mm rectilinear verwendet wurden. Gleich dutzendweise habe man hierbei 6 x 6 Clear Filter zum Schutz der Frontlinse verbraucht und nach jeder gefahrenen Runde austauschen müssen. Insbesondere für die Onboard-Situationen mit aufmontierten Kameras bei Tempo 150 bis 250 km/h ist die Aufnahmetechnik bei abrupten Abbremsmanövern in Kurven extrem hohen Beanspruchungen ausgesetzt. Allein die hierbei wirksam werdenden enormen Fliehkräfte liefern den Produzenten schon die entscheidenden Argumente zum Einsatz bewährter Filmtechnik. Selbst wenn die Filmmaterialrollen in den Kameramagazinen sich bei diesen extremen Kräften auch schon mal tubusförmig aufwinden können, habe es bisher, so Schwermer, mit den eingesetzten Arriflex 435 ES, Arriflex 435 X-treme und Arriflex 235 nie die geringsten kameratechnischen Ausfälle gegeben.

Gerade, weil u.a. die Onboard-Shots den größten Geld- und Zeitaufwand beim Drehen erforderten, so Emanuel Schwermer, wolle man keine Risiken eingehen und setze voll auf die ausgereifte Technik moderner Filmkameras, nach der Parole: »never change a running System«. Heutige HD-Kameras würde Schwermer diesen extremen Belastungssituationen in der Gefahrenzone nicht aussetzen wollen.

»Ihr filigraner, hochpräziser Bandtransport samt rotierendem Kopf und minimalen Toleranzen dürfte solchen außergewöhnlichen Extrembelastungen nicht unbedingt gewachsen sein.« Testen werde man dies bei nächsten Drehs allerdings schon – »wenn wir eine entsprechende Versicherung abschließen können!« Auch stelle sich die interne Diskussion innerhalb der Produktion um den Einsatz von HD-Technik fast jährlich neu. Dabei haben bisher Gesichtspunkte wie die Anfälligkeit des Equipments, die quantitative Verfügbarkeit der Kameras und der notwendigen Spezialobjektive immer auch den Ausschlag für Film gegeben.

FG2 Rig mit Ultra Prime 8 R

Eine neue Variante der »Onboards« ermöglichte beim Track Day in Le Castellet die spezielle FG2-Kameraaufhängung der deutschen Rigfachleute »Move'n Shoot«, die am vorderen Ende mit dem F1-Rennwagen fest verbunden ist. Dafür wurde von den Toyota-Ingenieuren speziell ein F1-Frontflügel komplett modifiziert und mit einer Verstärkung zum

Anbringen des Rigs ausgestattet. Aufgrund ihrer besonderen Kompaktheit eignete sich die Arriflex 235 bestens für den Einsatz auf diesem Rigsystem und wurde mit einem Ultra Prime T 2,6 / 8 R ausgestattet, dem extremsten nicht fisheye-mäßigen Weitwinkel im High-Quality-Bereich. Die Optik erfasste dabei vom ca. 1,60 m langen Ausleger aus das gesamte Auto mit Umfeld, das FG2-Rig selbst wurde hinterher in der Postproduction digital aus dem Bild heraus retuschiert. Das Rig ermöglicht von der Bildwirkung her, dass sich beim Fahren der Hintergrund perspektivisch verschiebt, was den eigenartigen Look erzeugt. Aufgrund der direkten Verbindung zwischen Kamera und Auto bewirkt sie praktisch die Aufhebung jeder Art von Erschütterung während der Fahrt.

Mit einem »nose mount« vorne am Frontflügel des Autos, sowie einem weiteren Rig hinten am Tankstutzen ergaben sich weitere eindrucksvolle Nahperspektiven von der Fahrerkabine, flankiert von den mächtigen breiten Reifen. Sämtliche onboard-Aufhängungen wurden im Vorfeld in enger Zusammenarbeit mit den Formel-1-Technikern entwickelt und realisiert.

Eine andere visuelle Umsetzung, die bei jedem der Drehs zum festen Repertoire gehört, sind die »Speedcar« Aufnahmen. Ein modifizierter BMW M5 jagt mit einem Scorpio Stabilized Head ausgestattet den F1-Fightern hinterher und vorneweg. Rasante Überholmanöver runden die subjektiven Perspektiven ab. Für diese Shots setzt sich auch schon mal der frühere F1-Pilot und RTL-Moderator Christian Danner als Fahrer ans Steuer des M5, während Regisseur Tobias Heppermann selbst an Bord die Scorpio-Steuerung bedient.

Dafür installierte der bekannte Key Grip und Remotehead-Spezialist Robert James Bova im Kofferraum oder auf der Motorhaube des BMW einen hochwertigen Stabilized-Scorpio-Remotekopf (vier Achsen). Das elektronisch stabilisierte Hightech-System liefert perfekt erschütterungsfreie Bilder und Schwenks von der Piste und gewährleistet zusätzlich,



dass bei jeder Aktion der Horizont waagrecht gehalten werden kann. Auch für die häufig eingesetzten Zeitlupenaufnahmen mit bis zu 150 B/Sek machte sich die Filmtechnik bestens bezahlt. Hier nutzte man verschiedene Shuttereinstellungen, um die Rennwagen mal knackig scharf gezeichnet (mit z.B. 45° und 150 B/Sek.), mal mit stroboartigem Fahrttempowischer (mit z.B. 11,2° und 25 B/Sek.) abzubilden. Für die rasanten Scorpio-Schüsse, bei denen innerhalb von 10 Runden sämtliche Fahr- und Überholmanöver durchgeführt wurden, bestückte man die Arriflex 435 X-treme mit einem Optimo Zoom 24-290 mm.

Weiterhin haben Thomas Stokowski und Emanuel Schwermer immer einen kompletten Satz Ultra Primes (10 mm-180 mm) mit dabei. Als unverzichtbares »Working-Horse«-Standardobjektiv für die Streckendreh hat sich das 150-600 mm Canon/Century-Zoom erwiesen, das sich mit einem Brennweitenverdoppler auf 1200 mm bringen lässt. Hinzu kommen spezielle langbrennweitige Prime-Teleobjektive, wie das 1000 mm von Canon/Century (in Deutschland gerade zweifach vorhanden). Beide Objektivtypen sind speziell für Filmaufnahmen modifizierte KB-Foto-Objektive.

Auf der Basis von Canon-Fotolinsen konstruiert, hat Century das optische System des 150-600-mm-Zooms für den Filmgebrauch in ein speziell entwickeltes Century-Chassis eingebaut und feinmechanisch für Kamerazoomfahrten optimiert. Um bis zu sechs dieser europaweit limitiert vorhandenen Speziallinsen für seine Units einsetzen zu können, ist Schwermer – wie bei allen anderen Equipmentfordernissen auf Unterstützung von Joachim Born und Achim Schäfer von FGV Schmidle in München angewiesen. Aber auch hierbei ist die ausreichende Verfügbarkeit austauschbarer hochwertiger Elementarteile (Bodys/Spezialobjektive) ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt pro Filmtechnik.

Für vereinzelte, überaus dynamische Hubschrauber-Flugshots kam einer der effektivsten neuen und extrem seltenen Nettmann-Super-G-Köpfe als Kamera-Stabilisierungssystem (Gyro-stabilisiert) zum Einsatz. Flugspezialist Frederic North steuerte den Hubschrauber waghalsig bis nur vier Meter über den fahrenden F1-Rennwagen, was äußerst spektakuläre Einstellungen ermöglichte.

Der Toyota Track Day in Le Castellet bot dem Filmteam mit vier Drehtagen am Stück den nötigen zeitlichen und finanziellen Rahmen, um mehrere aufwändige Timeslice-Shots nach bekannter »Matrix«-Manier einzurichten. Hierbei wurde ein Rennwagen einmal auf der Piste bei der Fahrt durch eine Kurve, und bei der Ankunft am Boxenstop für einen Sekundenbruchteil »eingefroren« und in der Bewegung halb »umfahren«. Spezialist Dayton Taylor realisierte den Effekt mittels 50 in Serie geschalteter analoger KB-Fotokameras Canon EOS A2 (ein Zwischenmodell der EOS-5, das es nur für den nordamerikanischen Markt gab) mit EF35mm/f2. Am Anfang und Ende der Kette stand jeweils eine Arriflex 435 X-treme auf mittlerer Zeitlupengeschwindigkeit.

Trotz einiger Synchronisationsprobleme bei den simultan auslösenden KB-Kameras des Timeslice-Rigs gelang es dank Rico Reitz von ARRI Digital (wo auch Entwicklung, Abtastung und digitale Bearbeitung stattfand), den Timeslice-Effekt in der Postproduction mit zusätzlichem Zeitaufwand recht wirkungsvoll erscheinen zu lassen. Doch wurden für die zwei je über 1,5 Sekunden stehenden Einstellungen mehrere Tage Einzelbildbearbeitung nötig – zusätzlich zu den Tagelkosten des Systems. »Aber der Aufwand hat sich gelohnt. Das Ergebnis sieht wirklich super aus, hat viel Nerven gekostet, aber auch großen Spaß gemacht,« so Emanuel Schwermers Bilanz nach Produktionsende. **PP**



Produktion.....R.TV Film und Fernsehproduktion GmbH, Böblingen	
Produzent	Oliver Bauss
Regie	Tobias Heppermann
DoP	Thomas Stokowski bvk
Technischer Production Manager	Emanuel Schwermer bvk
Kamera B-Operator	Jürgen Weißenfels
Regieassistent / 1°AD	Joaquim Aparicio
Operator	Jürgen Weißenfels, Matthias Pilmes,
.....	Lutz Hattenhauer, Daniel Möller (RemoteHead-Kran)
Steadicam	Donut Schilling, Stefan Biebl
Kran und Dolly	Hannes Reiss
Licht	Reinhold Maul
Focus Puller	Nic Banham, Sebastian Volk, Holger Fleig,
.....	Helmut van der Wielen, Aljoscha Kostomlatsky,
.....	Chris Hahn, Sebastian Grund, Babsi Pflaum, Niv Abootaledi
Clapper/Loader	Alexander Seidl, Moritz Schultheiss
Postproduction Supervisor / TimeSlice.....	Rico Reitz
Geräteverleih	FGV Schmidle München
Kopierwerk	ARRI München
Digitale Bearbeitung	ARRI Digital