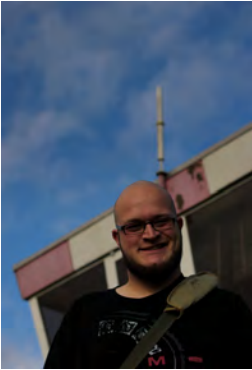


# Fotoseminar **LUFTSPORT**

## Tipps zu Kameraeinstellungen und zur Bildgestaltung



Von Alexander Bulmahn

### **Die Kamera einstellen**

Zu Beginn ein paar Gedanken zur "Hardware". Ich habe auf dem Flugplatz immer folgende Brennweiten dabei:

Ein 8mm-Fisheye, ein 50mm-Objektiv und ein Tele-Zoomobjektiv. Das deckt alle Situationen ab, das Fisheye eignet sich beispielsweise beim Fotografieren enger Cockpits oder Segelflugzeuganhänger, das 50mm kommt als Universalobjektiv zum Einsatz bei abgestellten Flugzeugen, Portraits von Luftsportlern im Flugbetrieb, Langzeitbelichtungen und so weiter. Das Zoomtele kommt typischerweise am häufigsten zum Einsatz, am Segelflugstart, bei Ballonfahrern, bei Modellfliegern, beim Flugtag oder beim Kunstflugwettbewerb.

Nun zu einigen Setups: Wenn die Sonne lacht, nimm Blende Acht, sagt der Volksmund, und er hat recht. Tatsächlich deckt Blende Acht den größten Bereich ab, egal, ob der Himmel bedeckt ist oder blau und die Sonne brennt. Beim ersten Seminar hat sich die Kombination aus Blendenautomatik (**A** oder **Av Mode** [Aperture value – Blendenwert]) und eben Blende 8. Dies gilt insbesondere, wenn keine schnell drehende Teile zu sehen sind, Segelflug/ Ballone/Gleitschirmflieger usw. ) Eine hübsche Bewegungsunschärfe entsteht automatisch bei Blende acht oder kleiner (bzw. größerer Wert), der Brennweite und der Bewegung, die einem startenden, fliegenden oder landenden Luftfahrzeug folgt.

Wenn wir Propellergetriebene oder Hubschrauber fotografieren, empfiehlt sich ein höherer Blendenwert (Blende kleiner), damit die Belichtungszeiten länger sind. 250stel Sek. ist dabei schon recht schnell. 100-200stel Sek. sind ideal.



*Für durchgehende Propellerkreise eignen sich Belichtungszeiten von ca. 30stel Sek. Typischerweise drehen Propeller und Rotoren im Startvorgang am schnellsten*

Für das Metering, die Lichtmessung, wähle ich eine mittenbetonte Messung. Oft verändern sich die Lichtverhältnisse schlagartig, wenn ich einem Flugzeug mit der Kamera folge, es ergibt sich oft eine Drehung um 180°.

Beim Autofokus mag ich es gerne, wenn der AF dem Motiv folgt. Das bietet sich besonders an, wenn man in der Bewegung mitzieht und auf den entscheidenden Moment wartet. Bei Canon ist dies der **One Shot**-Modus.

## Zur Bildgestaltung

Natürlich gelten die klassischen Regeln der Bildgestaltung auch, wenn wir Luftsportler ablichten. Der goldene Schnitt, negativer Raum, subframing und dergleichen, Informationen können an anderer Stelle nachgeschlagen werden. [Zum Beispiel bei Ted Forbes' The Art of Photography](#)

Wenn es um rollende, startende, fliegende oder landende Flugzeuge geht, achte ich darauf, dass eine Tragfläche, das Haupt- und Bugfahrwerk und die Schnauze des Flugzeugs im Bild und möglichst scharf ist.



*Drei Dinge braucht das Bild: Schnauze, Fläche, Fahrwerk. Hinter dem Cockpitbereich kann der Flugzeugschwanz "abgeschnitten", das heißt gecropt werden*

Ich habe mich bei meinen Streifzügen auf dem Flugplatz immer näher ans Detail herangearbeitet. Quasi von außen nach innen, Flugzeuge im Ganzen verlieren irgendwann ihren Reiz und man sucht automatisch das Detail – egal ob fliegend oder am Boden.

Wichtig sind auch Vordergründe. Ein passender Vordergrund gibt ein Gefühl für die Position der Kamera, für Geschwindigkeit oder er ermöglicht einfach eine Orientierung für die Größe des Motivs. Und er führt den Blick des Betrachters auf das Motiv.



*Beim Seminar war die Ameisenperspektive schnell sehr beliebt*

Subframing (also Rahmen im Bild) ist auch eine häufige Möglichkeit, ein Bild aufzupeppen. Durch Teile abgestellter Flugzeuge (Rumpfkonturen, Tragflächenstreben usw.) oder Infrastruktur des Flugplatzes (Windsäcke, Hallen, Kontrolltürme) ergeben sich metaphorische Subframes, die gut funktionieren. Wenn man längere Zeit auf dem Flugplatz verbringt, hat man Zeit, sich an wiederkehrende Ereignisse wie Starts und Landungen zu gewöhnen, daher kann man überlegt und geplant Bilder einfangen.



*Subframing ist eine lohnende Methode, die man unbedingt ausprobieren sollte! Hier habe ich eine Robin DR 400 Remorquer durch einen offen stehenden Segelflugzeuganhänger hindurch fotografiert, der hier den Rahmen gibt*

Wichtig ist mir auch: Luftsportler in die Bilder integrieren! Luftfahrzeuge sind per se unbewegt. Also sollten wir uns auch denjenigen widmen, die uns die Motive in die Luft schaffen. Angenehmer Nebeneffekt dabei ist, dass PilotInnen oft mit dem Flugbetrieb so beschäftigt sind, dass sie Fotografen nicht so wahrnehmen, was schöne, ehrliche (candid) Momentaufnahmen und mit Geduld auch Porträts entstehen.

*PilotInnen sind dankbare Motive, sie sind beschäftigt mit dem, was sie lieben, sind mit Freunden am Flugplatz unterwegs und die Szene ist angefüllt mit schönen Metaphern*



Flugzeuge sollten nach Möglichkeit immer in Bewegung fotografiert werden. Wenn das Luftfahrzeug jetzt aber außergewöhnlich ist oder in einer besonders schönen Stimmung eingefangen werden kann, sollte man die Perspektive mit Bedacht wählen und etwas experimentieren. Auch hier neige ich zu Details oder versuche, mit unterschiedlichen Objektiven und Perspektiven ein spannendes Bild zu erzeugen. Je nach Situation probiere ich auch gerne mal ein Nachtbild. Hier ein paar Beispiele:

*Meine mir liebste Nachtaufnahme: In die Ka 8b des Verdener Luftfahrt-Vereins habe ich zwei Blitze gelegt, die ich mit einem Funkauslöser aus einiger Entfernung gezündet habe. Nach einigem Experimentieren habe ich zwei Fotos gehabt, die ich in der Nachbearbeitung dann zu einem kombiniert habe. Das Cockpit war bei einem, sonst guten Foto, überbelichtet und in dem Foto, in dem das Cockpit perfekt war, war der Rest unterbelichtet.*



*Diese ASW 27 fotografierte ich mit einem Fisheye auf der Niedersachsenmeisterschaft 2014 in Rotenburg. Einfach mal auf das Winglet draufgehalten, der Rest ergab sich ganz von allein*

*Und auf dem Landesjugendvergleichsfliegen im selben Jahr fotografierte ich diese wunderschöne Pützer Elster B aus Nordholz-Spieka. Langzeitbelichtung, Fisheye und Stativ waren hier der Schlüssel*

