



Ready for take-off!

Altijd Nederland al eens op een andere manier willen zien? Een rondvlucht is een unieke belevenis. Maar hoe doe je dat met de videocamera? Richard Helwig ging naar Vliegcentrum Lelystad om te zien hoe een dergelijke belevenis het beste in beeld kan worden gebracht.

Gordels vast? Alles technisch in orde? Op naar de startbaan! Waar je met een modern passagiersvliegtuig uren kwijt bent aan inchecken en instappen voordat je eindelijk in de lucht zit, daar ben je met een klein vliegtuig allemaal van gevrijwaard. Niks geen lange rijen met mensen bij de douane, passagiers die zorgen voor vertraging en piloten die minutenlang op de startbaan op toestemming van de verkeerstoren moeten wachten.

Het is vrijheid en blijheid op eenzame hoogte. Met de piloot vlak naast je. Zelf kijken op het instrumentarium. Zien wat de wijzertjes en de metertjes doen. Het is vliegen zonder oponthoud. Met een

hoofdtelefoon met elkaar praten. Vragen stellen. Informatie krijgen. Nog een beetje naar links, nog een beetje omhoog... om de beste opnamen te krijgen is de piloot niets teveel. Zelfs op sommige momenten met het raampje open!

Deze vorm van vliegen trekt veel filmers aan. Het vliegen met een klein toestel is uitermate geschikt om met geslaagde beelden thuis te komen. Mits je enkele regels in acht neemt. In dit artikel heb ik dan ook geprobeerd zoveel mogelijk filmtips bij elkaar te zetten.

Blauwzweem

Vliegen werkt verslavend! Mijn eerste vlucht maakte ik een aantal jaren gele-

den met een helikopter boven de Randstad. Het was een fantastische filmervaring. Stedelijke gebieden zijn altijd aantrekkelijk om vast te leggen. Enorm snel zit je op hoogte en alles wat je wilt filmen ligt binnen de kortste keren onder je. Dit jaar maakte ik een vlucht met een sportvliegtuig boven de Waddeneilanden. Opnieuw een filmervaring waar ik graag op terugkijk.

Voor die tijd heb ik al een aantal vluchten gemaakt met een modern passagiersvliegtuig (denk aan Londen, Athene, Nice en New York), maar ik wist toen al dat dit voor het maken van luchtopnamen ongeschikt was. In een dergelijk passagiersvliegtuig houden de dik-

VOOR HET MAKEN VAN DEZE OPNAME MOESTEN ER TWEE VLIEGTUIGEN DE LUCHT IN. MET ENKELE AANWIJZINGEN WIST IK VIA DE RADIOVERBINDING VANUIT HET EERSTE TOESTEL DEZE OPNAME TE KRIJGEN. HIERBIJ WAS DE JUISTE HOOGTE EN AFSTAND TUSSEN DE CAMERA EN HET TWEEDE TOESTEL VAN GROOT BELANG. VAKMANSCHAP VAN BEIDE PILOTEN OP FLINKE HOOGTE!



DENKBEELDIGE LIJNEN KUNNEN EEN OPNAME EXTRA DYNAMIEK EN EEN GEVOEL VAN DIEPTE GEVEN. DOOR GEBRUIK TE MAKEN VAN LIJNEN, KUNNEN DE OGEN VAN DE KIJKER DOOR HET BEELD RICHTING HET ONDERWERP WORDEN GELEID. EEN LIJN DIE IN DIT VOORBEELD VAN RECHTS BOVEN NAAR LINKS BENEDEN LOOPT TREKT DE KIJKER ALS HET WARE DE DIEPTE VAN HET BEELD IN. HET IS GEEN TRUCAGE, MAAR WERKELIJKHEID!

ke vliegtuigramen veel licht tegen. Die situatie zorgt voor een blauwzweem. Er moet daarom redelijk wat zonlicht zijn om het onderwerp te verlichten. Daarbij zijn de ramen erg klein en zitten er altijd wel mensen voor je waardoor het praktisch onmogelijk wordt om geschikte beelden te kunnen maken. Een kort shotje aan het begin van de vakantiefilm is prima, voor de rest kun je er weinig mee. Dus waarom geen filmrondvlucht in een klein toestel?

Vliegcentrum Lelystad

Ik ben op bezoek bij Vliegcentrum Lelystad. Deze vliegschool is gelegen op Lelystad Airport vlak tegenover de Martinair Vliegschool. Het is me al snel duidelijk dat hier gebruik wordt gemaakt van de nieuwste generatie vliegtuigen. In 1973 werd Lelystad Airport officieel een vliegveld. Er bestond toen alleen een grasbaan. Vanwege het relatief drukke vliegverkeer moest er een verharde baan komen. Die was in 1981

klaar, twee jaar na het verharden van de taxibaan. In 1991 werd de landingsbaan verlengd naar de huidige lengte van 1250 meter, uitgebreid met de benodigde verlichting. In 1993 werd Lelystad Airport eigendom van de Schiphol Group.

Ik vlieg vandaag mee met pilote Marie-Louise Westerbeek. Zij vertelt me dat ze eigenlijk altijd al geweten heeft dat ze pilote wilde worden. 'Toen ik eenmaal de kans kreeg, heb ik deze met beide handen aangegrepen en ben ik in 2005 vertrokken naar Florida om daar te leren vliegen. Na ongeveer twee jaar had ik alle benodigde Amerikaanse papieren en een heleboel ervaring op zak. In 2007 heb ik in Nederland de Europese bevoegdheden gehaald. In diezelfde tijd kwam ik af en toe bij Vliegcentrum Lelystad om vliegervaring op te doen. Omdat zij wel iemand extra konden gebruiken, heeft men mij gevraagd bij hen te komen vliegen.'



DE KANS DAT JE EEN OPNAME MAG MAKEN IN DE COCKPIT VAN EEN 'GEWOON' PASSAGIERS-VLIEGTUIG IS BIJZONDER KLEIN. ZEKER MET DE STRENGE VEILIGHEIDSRREGELS OP LUCHTHAVENS VAN TEGENWOORDIG.



DE FILM KAN WORDEN BEGONNEN MET EEN KORTE INTRODUCTIE VAN DE PILOTE. MARIE-LOUISE: 'INMIDDELS WERK IK ZO'N VIJF TOT ZES DAGEN PER WEEK BIJ HET VLEGCENTRUM LELYSTAD. MIJN UITEINDELIJKE DOEL IS OM OVER EEN PAAR JAAR ZAKENJETS TE GAAN VLIEGEN, MAAR TOT DIE TIJD HOOP IK NOG VELE UURTJES MET PLEZIER BIJ DEZE SCHOOL ACTIEF TE ZIJN!'

Neem voldoende tijd

In een vliegtuig waar dagelijks rondvluchten mee worden gemaakt is weinig ruimte om veel filmspullen mee te nemen. De filmtas moet achterin worden opgeborgen. Zorg er daarom voor dat je alle spullen die je los gebruikt op schoot hebt en er een extra accu in de binnenzak zit. Tijdens de vlucht naar dingen zoeken, is zonde van de beperkte tijd! Bedenk wel: een goede filmuitrusting is zeker geen garantie op een succesvolle expeditie in de lucht.

Ook bestaat het risico dat je aan 'de verkeerde kant' komt te zitten, zodat je veel opnamen mist. Maak hierover afspraken



HET OPNEMEN VAN DE VOORBEREIDINGEN IS EEN LEUKE INLEIDING VAN DE FILM. DAT KAN IN DE FORM VAN EEN SOORT STRIPVERHAALTJE. OOK EEN VLIEGTUIG MOET REGELMATIG NAAR DE POMPE!



NATUURLIJK IS HET STIJGEN EN LANDEN IN EEN VLIETUIG HET MEEST SPANNENDE VAN DE HELE RONDVLUCHT. ZEKER ALS ER VEEL WIND STAAT EN HET TOESTEL DAAR HINDER VAN HEEFT. HET GAAT ZO SNEL DAT HET ZINNIG IS OM VAN TEVOREN TE BEDENKEN WAT JE WILT GAAN VASTLEGGEN. EENMAAL IN DE LUCHT HEB JE WEINIG TIJD OM NA TE DENKEN!

met de piloot. Een optie kan zijn om dezelfde route nog een keertje te vliegen, maar dan terug.

Neem voldoende tijd

Een belangrijke tip: kies niet voor een te korte vlucht. Een half uur lijkt lang, maar het is zo voorbij! Relatief gezien ben je vaak met een vlucht van een uur goedkoper uit dan dat je voor een kwartier of een half uur de lucht ingaat. En heb je voldoende tijd om de mooiste shots te kunnen maken. Kies je voor een uur vliegen vanaf Lelystad dan kun je bijvoorbeeld naar Naarden-Vesting, Hoorn, Enkhuizen, Urk, Pampus of Muider slot gaan. Genoeg te zien!

In de wolkenwereld

Een vaste voorwaarde om tot een geslaagd resultaat te komen is dat het mooi weer moet zijn. Het liefst zoveel mogelijk onbewolkt zodat het zicht ver reikt. De zomermaanden bieden dan ook de meeste kans op een geslaagde vlucht. Is het dan toch wat bewolkt, probeer dan handig van de situatie gebruik van te maken door wolken vast te leggen. Wolken die op pluizenbollen lijken, bijzondere vormen hebben en schaduw vormen op een lagere wolkenlaag. Je zult zien dat het een uitdaging is om in deze wolkenwereld vooruit te bewegen. Elk moment zal hier een andere kijk op geven. Je vliegt er continue doorheen.

Voortdurend anticiperen

Tijdens een dergelijke vlucht moet je als

film maker voortdurend anticiperen op de montage om er voor te zorgen dat de opgenomen beelden straks daadwerkelijk bruikbaar zijn. Je ziet weilanden, me ren, gebouwen, wegen en auto's als in een soort Madurodam onder je voorbij gaan. Tijdens de vlucht snel beslissingen nemen over het beeldkader en het camerastandpunt vereist de nodige intuïtie en improvisatietalent. Wat gebeurt dat gebeurt. Niets of vrijwel niets wordt in scène gezet. Gebeurtenissen en handelingen worden vastgelegd zoals zij zich voltrekken in de veronderstelling dat de aanwezigheid van de videocamera daarop geen invloed uitoefent.

Deze aanpak kan leiden tot een indrukwekkende en authentieke weergave van de gebeurtenissen.

Er is echter geen sprake van dat ik zo-

maar wat opnamen maak. Hoewel het onmogelijk is om in deze situatie vooraf een scenario te maken, beschik ik wel over een soort 'plan de campagne', zodat ik bij gebeurtenissen meteen op de starttoets kan drukken en daarmee de kans op geschikt materiaal vergroot.

Duidelijke zichtbaarheid

Als je filmt vanuit de lucht, komt alles bijzonder klein over. Dingen die je in beeld wil nemen, moeten dus redelijk groot of herkenbaar zijn. Niets is voor de kijker vervelender dan niet kunnen zien wat iets voorstelt. Een overvloed aan gelijksoortige visuele prikkels, bijvoorbeeld eentonige weilanden, leidt tot desinteresse bij de kijker omdat herkenningspunten ontbreken. De accenten moeten helder zijn omdat de kijker weinig tijd



IN VEEL GEVALLEN ZITTEN DE VLEUGELS BOVEN HET RAAM, DUS BESTAAT ER ALTIJD EEN PERFECT UITZICHT. WIE GOED KIJKT ONTDEKT HIER DE VUURTOREN OP HET NOORDELIJKE PUNTJE VAN TEXEL.



STEDEN EN DORPEN DOEN HET VOOR 'HET PLAATJE' ALTIJD GOED. DIT SOORT OPNAMEN MAAK JE ALS FILMER TIJDENS EEN VLUCHT VANUIT VOGELPERSPECTIEF (ZOALS EEN VOGEL HET OOK ZIET). HET ONDERWERP VAN DE OPNAMEN BEVINDT IMMERS ZICH LAGER DAN DE FILMMAKER.



EEN ABSOLUTE STELREGEL: ZET DE AUTOFOCUS UIT, STEL DE CAMERA IN OP ONEINDIG VER EN ZOOM NIET IN. INZOOMEN MAAKT DE BEELDEN ONDER DIT SOORT OMSTANDIGHEDEN ALLEEN MAAR ROMMELIG, ONSCHERP EN ONSTABIEL. DIT SOORT BEELDEN ZIJN ONBRUIKBAAR!

heeft voor uitvoerige bestudering van het beeld. Het is vluchtig omdat het volgende beeld er alweer aan komt.

Ieder object moet voldoende groot zijn voor de herkenbaarheid en tegelijkertijd voldoende klein zijn om het in verhouding tot de omgeving te kunnen plaatsen. De aandacht moet worden gericht door objecten te laten afsteken in hun omgeving. Drukke wegen en spoorbanen zijn een gewild object om mee te nemen in

de film. Het geeft ook een aardige indruk van de hoogte waar het vliegtuig zich bevindt. Zet daarbij de lens niet klem tegen de ruit, want dat geeft kans op trilling. Vraag de piloot voor de vlucht gerust om de ruit waar je veel door zult filmen even schoon te maken (of neem zelf even een doekje ter hand).

Meebewegend volgen

De registratieve eigenschappen van

het medium video maken het mogelijk een authentiek beeld van de realiteit te schetsen. Er kan een enorme suggestieve werking vanuit gaan. Het kan de kijker in sterke mate beïnvloeden en blootstellen aan prikkelende omstandigheden en situaties. Het realiseren van deze functies stelt hoge eisen aan de uitvoering. Als de camera als geheel wordt verplaatst, treedt er een verandering van perspectief op, waardoor een sterke, driedimensionale suggestie wordt opgewekt. De kijker krijgt nu via de camera het gevoel zelf door het luchtruim te bewegen. Verplaatsingen kunnen worden gebruikt in de betekenis van 'meebewegend volgen'. Te denken valt aan een piloot van wie de handelingen worden gevolgd. Vanaf het opstijgen tot aan het landen maak ik opnamen om die vervolgens bij de montage te verkorten tot een aanvaardbaar geheel.

Geen perspectiefwisseling

Opnamen vanuit de lucht kunnen niet willekeurig achter elkaar worden ge-



EEN VOORBEELD VAN MEEBEWEGEND VOLGEN. DE OPNAME IS VAN BOVENAF GENOMEN. HET GEEFT EEN BIJNA RUIJTELJK EFFECT. EEN EXTRA STUKJE DIMENSIE IS BEREIKT ALS DE PILOTE HET VLIEGTUIG SCHUIN TREKT WAARDOOR DE KIJKER EEN BLIK IN DE DIEPTE KRIJGT (MET EEN BLIK OP DE SNELWEG WAAR AUTOOTJES VOORUIT LIJKEN TE KRUIPEN). HET IS ALSOF DE KIJKER ER BOVENOP ZIT EN MEEVLIJGT!



EEN KIJKJE OP HET INSTRUMENTARIUM IS VOOR DE KIJKER NIET ALLEEN INTERESSANT OM TE ZIEN MAAR KAN ER OOK VOOR ZORGEN DAT 'SPRINGERS' IN DE REEKS VAN BEELDEN WORDT VOORKOMEN. HET DIENT ALS 'STOPPER'. EEN SOORT OPVULLING WAARMEE DE BEELDEN FILMISCH VERANTWOORD OP ELKAAR AANSLUITEN.



DOOR EEN TIMING VAN SHOTS KAN IK BEPAALDE ONDERDELEN IN DE FILM ACCENTUEREN. HIERMEE WORDT IN DIT VOORBEELD HET OOG VAN DE KIJKER GERICHT OP DE PILOTE. IN WERKELIJKHEID IS DIT KORTE SHOT NA DE VLUCHT VANAF DE GROND GENOMEN. EEN PASSENDE KADRERING ZORGT ERVOOR DAT HET LIJKT ALSOF ER TIJDENS DE VLUCHT OOK VAN BUITENAF NAAR HET VLIEGTUIG IS GEFILMD. DE OPLETTENDE KIJKER ZAL ZICH BIJ DEZE OPNAME AFVRAGEN: MAAR WAAR BEVOND DE CAMERA ZICH DAN?

monteerd. Ondanks dat het filmen met 'harde' overgangen vanuit technisch oogpunt de meest eenvoudige beeldwisseling is, waarbij van het ene op het andere moment het oude beeld vervangen wordt door een nieuw beeld, gaat dat bij een vliegtuigvlucht toch problemen opleveren. Hard snijden midden in een luchtopname van weilanden, weggetjes, dorpen en snelwegen kan alleen als die opname aansluit op de volgende. Gebeurt dat niet, dan ontstaat er een bewegingscontinuïteit die door de kijker als een schok wordt ervaren. Wil je het als filmmaker goed doen, dan is er eigenlijk geen luchtopname te bedenken die kan aansluiten op een volgende. Beelden zullen altijd op elkaar lijken waardoor er een zogeheten 'springer' ontstaat (er is geen sprake van een duidelijke wisseling van perspectief). Toch

kan een dergelijk probleem eenvoudig worden opgelost door tussen elke opname vanuit de lucht een andere opname te plaatsen zoals die van de piloot, close-ups van de metertjes op het dashboard en meer. Een keuze daarbij kan zijn om de luchtopnamen iets langer te monteren dan je normaal zou doen. Mits boeiend genoeg voor de kijker!

Uiteenlopende functies

Ik ben samen met de pilote in een vliegtuig op weg naar een bepaalde bestemming. Om die bestemming te kunnen bereiken moeten in het vliegtuig uiteenlopende functies vervuld zijn: de motor moet het doen, het vliegtuig moet bestuurbaar zijn, de ruiten moeten bij een regenbui schoongeveegd kunnen worden, enzovoorts. De kijker zal echter in de meeste gevallen helemaal niet geïnteresseerd zijn in al die functies. De kijker is slechts geïnteresseerd in de vlucht, het bereiken van het plot. Hij moet daarbij zo min mogelijk gehinderd worden door slecht toegankelijke, moeilijk te verteren of slecht functionerende hulpmiddelen.

Zo heeft het geen zin om de hele vlucht in de film op te nemen. De kijker zal na enkele minuten in slaap vallen. De kunst is om in een zo kort mogelijke tijd zoveel mogelijk te laten zien en de kijker

met de vlucht mee te laten beleven. Dat kan door een vlotte montage toe te passen waarbij beelden op een filmtechnische wijze verantwoord aan elkaar worden geplakt.

Stemming beïnvloeden

Met het continue horen van motorgeluid van het vliegtuig, ben je bij de montage misschien snel geneigd dit weg te halen en te vervangen door muziek. Zelf ben ik daar geen voorstander van omdat hierdoor de actie uit de film wordt gehaald. Waarom geen aparte geluidsopnamen maken van de communicatie tussen de piloot en het vliegveld? Wil je toch muziek gebruiken, hou er dan rekening mee dat het een belangrijke stempel op de toonzetting van de film drukt. Het is zoals de kijker die ervaart. De emoties kunnen van scène tot scène gestuurd en versterkt worden door muziek. Wat als ik tijdens de vlucht opeens dramatische muziek laat horen en een opname van een verschrikte piloot laat zien? Gaat de kijker dan op het puntje van zijn stoel zitten omdat er schijnbaar iets vervelends gaat gebeuren? Muziek kan reacties oproepen en de ontvankelijkheid van de kijker vergroten.

Richard Helwig

» END

KORTINGSBON VLEGLES



Speciaal voor onze lezers!

De kans is groot dat je na het lezen van dit artikel en/of het maken van een filmrondvlucht zo enthousiast bent geworden dat je vlieglessen wilt gaan volgen. Zelf een vliegtuig besturen. Dat is mogelijk! Kies dan voor een proefles om te zien hoe het zelf vliegen in de praktijk verloopt. Na een instructieles kies je samen met een instructeur het luchtruim. Na afloop word je vlucht geëvalueerd en ontvang je een officieel logboek als bewijs van je zelfstandige vlucht. Een ervaring die je niet snel vergeet!

Speciaal voor lezers van Video Emotion biedt het Vliegcentrum Lelystad met deze kortingsbon een aantrekkelijke korting: een vliegles van een half uur kost dan € 85,- i.p.v. € 120,- en een vliesles van een uur bedraagt € 165,- i.p.v. € 230,-. Deze actie is eenmalig geldig en bestemd voor maximaal 1 persoon. Om van deze tijdelijke actie gebruik te maken moet je een afspraak maken met het vliegcentrum Lelystad, telefoon 0320-288570. Knip dit bonnetje uit en lever het voor de vlucht in. Deze aanbieding is geldig t/m 31 december 2009.