J I Ř Í K Ř E N E K

FOTOGRAFIE MOTORISMU

MAGISTERSKÁ DIPLOMOVÁ PRÁCE

Obor: tvůrčí fotografie
Vedoucí práce: Mgr. Jan Pohribný
Oponent: Odb. as. Mgr., MgA. Tomáš Pospěch

Slezská univerzita
Filozoficko-přírodovědecká fakulta
Institut tvůrčí fotografie

Opava, říjen 2001

Chtěl bych touto cestou poděkovat v první řadě a především všem svým pedagogům z Institutu tvůrčí fotografie, mému zaměstnavateli - společnosti Automedia a.s., dále potom všem autorům v mé práci citovaným, kteří mi věnovali svůj drahocený čas, a v neposlední řadě rodičům, bratrovi Davidovi a všem dalším, kteří mi radou, kritikou či dobrým slovem pomohli tuto práci realizovat.

Prohlašuji,
že jsem práci vypracoval samostatně
a použil pouze uvedenou literaturu.

Jiří Křenek

V Praze dne 16.10.2001

© 2001 Jiří Křenek, Institut tvůrčí fotografie FPF Slezské univerzity

"Fotografie motorismu"

Obsah magisterské práce:

1.	ÚVOD	str. 2
2.	OD HISTORIE AŽ PO SOUČASNOST	str. 2
3.	MAGAZÍNOVÁ A REPORTÁŽNÍ FOTOGRAFIE	str. 5
4.	STUDIOVÁ A REKLAMNÍ FOTOGRAFIE	str. 19
4.1	Unikátní kalendář	str. 19
4.2	Jednotliví studioví a reklamní fotografové	str. 24
5.	FOTOGRAFOVÁNÍ FORMULE 1	str. 40
5.1	Formule 1 - Akreditace	str. 43
5.2	Týmoví fotografové	str. 45
5.3	Agenturní fotografové	str. 46
5.4	Volní fotografové	str. 48
Obrazová příloha		str. 52
Použitá literatura		str. 54

1. ÚVOD

Jako téma závěrečné magisterské diplomové práce jsem si zvolil fotografii motorismu na základě vlastních profesních zkušeností.
Spolupracuji totiž již delší dobu s motoristickými vydavateli. Dalším důvodem mé práce je ta skutečnost, že jsem se v české fotografii s podobně zpracovaným tématem ještě nesetkal.

2. OD HISTORIE AŽ PO SOUČASNOST

Fotografie motorismu byla ve svých počátcích ovlivněna, ostatně jako i jiné obory fotografie, technickými možnostmi. V době daguerotypie, kdy nejkratší expoziční čas byl několik vteřin, nebylo možné pomýšlet na zachycení rychle se pohybujícího předmětu. Až pozdější technologické změny vedly ke zpřístupnění fotografování pro všechny lidi a dalekosáhle rozšířily tématickou škálu fotografického projevu. Citlivější materiály a pohotovější fotoaparáty poskytly nové možnosti vědecké i výzkumné práci, dokumentaristické a reportážní fotografii a fotografii automobilismu především. Významnou roli v tom sehrál vynález Ottomara Anschutze, který již roku 1883 zmodernizoval štěrbinovou závěrku tak, že zkrátil dobu expozice na 1/100 sekundy. Významným přínosem byly i práce Ernsta Macha, který roku 1885 vyfotografoval projektil vystřelený z pistole letící rychlostí větší něž 340 km/h. Podobné a mnohdy i větší rychlosti dosahují závodní automobily Formule 1!
Od prvopočátku vzniku se "automobil" (kdy byl roku 1895 tento název motorem poháněného vozidla Američanem G.B.Seldenem patentován) stal fenoménem doby stejně jako ostatní technické vynálezy. Nádhernou dokumentaci doby nám zanechal Jacgues-Henri Lartigue, který nechtěl být nikdy fotografem a ani se za fotografa nepovažoval. "Své dětství žil v době, kterou Francouzi nazývají "la belle épogue", šťastné období. Trvalo však jen

velice krátce. Zazářilo na prahu našeho století, aby záhy skončilo v zákopech první světové války. A přece bylo velkolepé: bouřlivý rozmach průmyslu, technické objevy a vymoženosti od základu proměnily život, ať šlo o práci, zábavu anebo oblékání. Jacguesi-Henrimu Lartiguovi, synáčkovi ze zámožné rodiny, bylo pět let, když objevil moderní fotografii. V sedmi letech dostal k vánocům novou ruční, deskovou kameru s poměrně dobře světelným objektivem a krátkými časy. Vizuálně zaznamenával všechny věci, které ho obklopovaly a postupně jak dospíval, začal fotografovat kromě příslušníků rodiny také letadla a automobily."[1] V roce 1912, tedy ve svých osmnácti letech, fotografoval nejdelší závod v historii Grand Prix, který francouzský autoklub vypsal na 1.540 km. Poprvé v historii závodů se jelo doprava. V závodě zvítězil G.Billot s novým Peguotem l76. Na snímku "Automobil Delage" na Grand Prix ACF 26.června 1912, zachytil Lartigue část jedoucího závodního automobilu s číslem šest. Na snímku je patrná pohybová deformace zadního kola do oválného tvaru vůči kácejícím se lidským postavám v opačném směru. Tato deformace byla způsobena ještě nedokonalým pohybem (rychlostí) štěrbinové závěrky (viz.obr.č.1). Snímek však působí velice dynamicky. Tímto a mnohými dalšími snímky se Lartigue zapsal neodmyslitelně do historie fotografie, vytvořil tzv. "Deník století."

V českých zemích podobným způsobem zachycoval svět kolem sebe Rudolf Bruner Dvořák, který "vyhledával náměty svých fotografií venku mezi lidmi nikoli ve svém ateliéru. Jeho snímky s oblibou sledují technické novinky jako jsou kočáry, do kterých se koncem devatenáctého stol. montovaly spalovací motory, vzdušné balóny či motocykly"[2]. Fotografii s námětem automobilismu se věnoval i známý avantgardní fotograf Jaromír Funke. Roku 1930 zachytil zajímavou diagonální kompozici závodního automobilu vůbec z prvního závodu na Masarykově okruhu v Brně. Fotografie automobilů se rozvíjela stejně progresivně, jak se rozvíjel samotný automobilový průmysl. Vždyť se

---

[1] Mrázková Daniela: Příběh fotografie, Praha 1985

[2] Mrázková Daniela, Remeš Vladimír: Cesty československé fotografie, Praha 1989

produkce automobilů za posledních padesát let zpětinásobila. Obrovské automobilové koncerny v současné době vyprodukují po celém světě okolo padesáti pěti miliónů automobilů ročně!

Motorismus se stal fenoménem doby. Průměrný americký občan by si bez automobilu nedokázal představit vůbec svůj život. Díky tomuto jevu jsou výrobci automobilů jedni z nejbohatších firem na světě a mohou utrácet značné prostředky na propagaci svých produktů. Díky tomu se reklamní fotografie automobilů stala jednou z nejlukrativnějších odvětví fotografie vůbec. Podobný trend byl nastolen i ve vývoji jiných technických produktů jako jsou například fotoaparáty. V současné době fotoaparáty umožňují bez problémů zachytit ostře, pomocí autofokusu na fotografickou citlivou vrstvu, předmět pohybující se rychlostí přes 300 km za hodinu! A nejvýkonnější aparáty jsou schopny naexponovat až osm záběrů za vteřinu! Takže odpadá to staré řemeslo, kdy si fotograf musel nastavit a zaostřit vše sám. To umožňuje fotoreportérům více se soustředit na danou situaci. Tím pádem jsou kladeny větší nároky na kvalitu snímků. Většina fotoreportérů používá řadu profesionálních fotoaparátů od firem Nikon či Canon. K tomu jsou aparáty vybaveny autofokusovými objektivy s co nejnižší světelností f-2,8. Objektivy se pohybují v rozpětí ohniskových vzdáleností od 15mm do 600mm. Moderní reportážní fotografické vybavení je bohužel velice drahé, kupříkladu pořídit si objektiv Nikon 600mm ID-ED přijde na 350 tisíc korun českých !!! Je-li fotograf plně vybaven klasickým a digitálním fotoaparátem a v neposlední řadě přenosným počítačem, pohybuje se cena celého vybavení okolo 1 miliónu korun českých. Stejně tak s nástupem digitálních fotoaparátů zanikne postupně nadobro používání klasického filmu, což se již stalo ve všech fotografických zpravodajských agenturách. Vždyť během závodu Formule 1 jsou už na Internetu k dispozici první snímky ze startu! Někteří fotografové posílají své snímky pomocí notebooku přímo z místa, kde fotografují.

K zdokonalení fototechniky došlo také v oblasti studiové fotografie, ať už se to týká optiky či studiového zábleskového vybavení. Moderní studia přecházejí

již také na digitální studiové aparáty. Jediné co zůstalo, je stará klasická kardanová konstrukce studiových fotoaparátů.

3. MAGAZÍNOVÁ A REPORTÁŽNÍ FOTOGRAFIE

Svým pojetím se tento druh fotografie blíží v několika aspektech fotografii reklamní či studiové. Na stránkách časopisů se prezentují nové tipy automobilů, které redakční fotograf musí vyfotografovat co nejvěrněji, vystihnout ty nejcharakterističtější tvary vozidla, jde vlastně také o jakousi skrytou reklamu. V tzv. "redakčním testu" se nefotografují pouze klady, ale také zápory automobilu. Práce fotografa v magazínu vyžaduje bravurní zvládnutí především pohybové fotografie. Právě u článku s názvem redakční test nesmí chybět fotografie jedoucího automobilu. Tyto snímky vznikají většinou za běžného provozu či na opuštěných letištních plochách nebo testovacích drahách. Zde mohou testovací jezdci dostat automobil do mezních situací např.ostrým průjezdem zatáčky, kdy jede automobil po třech kolech nebo je automobil v dramatickém smyku či výskoku.

Do této oblasti spadá také sportovní motoristická fotoreportáž. Tomuto druhu fotografie se věnují již vyhranění specialisté, kteří dělají tento druh fotografie celou kariéru. Tito specialisté již vědí ze své praxe jak na to, kde jsou ta správná dramatická místa, kde dochází ke kolizím či jiným fotogenickým okamžikům. Sportovní fotografové stejně jako ostatní fotoreportéři musí pracovat za každého počasí, v mrazu, v tropických vedrech či za jiných nepříznivých klimatických podmínek. Jejich práce je ztížena nároky na fotografické vybavení. Sportovní motoristický fotoreportér, aby mohl vykonávat svou profesi, musí používat extrémně dlouhé teleobjektivy. Toto vybavení klade na fotografa velké nároky jak finanční tak fyzické. Fotograf musí během několikadenních závodů nosit na svých bedrech fotoaparáty v celkové hmotnosti přesahující 15 kg.

Antonín Bahenský narozen 2.4. 1933

"Podle rodinné tradice měl být kadeřníkem. A také se řemeslu na přání rodičů vyučil a do svých šestadvaceti let toto povolání provozoval, ale současně od klukovských let fotografoval. Byla to šťastná náhoda, že jeho pracoviště v Klimentské ulici v Praze sousedilo s nedávno otevřenou katedrou filmové fotografie FAMU a do obchodu tak přicházeli posluchači i pedagogové. Jejich vedoucí profesor Ján Šmok se svou příslovečnou uštěpačností totiž posílal své žáky do holičské „oficíny", když je chtěl pozlobit. Aby prý viděli, jak vypadá pořádná fotografie."[1)] Mladý muž Antonín Bahenský začal svoji kariéru ve sportovním týdeníku Stadion, kde nastoupil v roce 1959 jako fotolaborant. Od pondělí do soboty vyvolával, ustaloval, sušil a pral cizí filmy. Až přišla ta chvíle, která v podobných případech zákonitě musí přijít, vždycky někdo něco zmešká, někam nepřijde, onemocní a místo něho tam pošlou toho, kdo je právě po ruce. Antonín Bahenský byl po ruce vždycky a tak se stal fotoreportérem.

V časopisu Stadion se sportovní motoristické fotografie moc neobjevovaly. Jak říká Bahenský, vše vlastně začalo fotografováním Jardy Čížka, našeho úspěšného motokrosaře, který proslavil ve světě Českou značku ČZ. Jelikož byl Bahenský v novém zaměstnání služebně nejmladší, byl vysílán pro fotografy na méně atraktivní okrajové sporty. Jak říká: "V té době frčely spíše sporty jako byl hokej, fotbal či atletika a jakmile něco smrdělo benzínem, bylo rozhodnuto - to udělá Tonda." Dalším velkým zlomem v kariéře Bahenského byl příchod zlínského rodáka Karla Hrubce do redakce Stadionu.

Zlín byl proslulý Baťovými obuvnickými závody, ale také jako město, kde se poprvé jela motocyklová šestidenní a samozřejmě slavná Barum Rallye. Bahenský o Hrubcovi výstižně říká: "Byl cáknutý benzínem, jeho příchod do Stadionu uvítali hlavně redaktoři, kterým se také moc do psaní o motorismu nechtělo". A tak je šťastná náhoda svedla dohromady a vytvořila z nich neodmyslitelnou dvojici motoristických "maniaků" novinářů po celou jejich

---

[1)] Mrázková Daniela, Remeš Vladimír: Cesty československé fotografie, Praha, 1989

tvůrčí kariéru. Začali společně jezdit do Brna na Grand Prix motocyklů na starém Masarykově okruhu. "Tím jsem k motorismu přičuchnul a dostal do krve trochu benzínu a bylo to" - říká Bahenský. Na začátku své kariéry neměl Bahenský pochopitelně velké vybavení, začínal fotoaparátem Praktina s olympijským objektivem Sonar 180mm se skvělou světelností f-2,8! Tento objektiv se dal použít na fotoaparát Praktisix 6x6. Občas si půjčil od svého staršího kolegy Jaroslava Skály objektiv Sonar f-300mm světelnost f-4. Při Grand Prix v Piešťanech dokonce používal východoněmecký zrcadlový Fern objektiv 500mm se světelností f-8. Tento objektiv při použití na aparátu Praktisix vynětoval, takže Bahenský byl nucen při zvětšování fotografií dělat výřezy z výsledného negativu. V té době se fotografovalo výhradně černobíle, používaly se dostupné materiály citlivosti 21 ASA či hrubozrnná Agfa Rapid 25ASA. Bahenský spolupracoval také s časopisem Mladý Svět, pro který externě fotografoval sport.

Po šesti letech ve sportovním týdeníku Stadion, dostal roku 1964 Bahenský nabídku přejít do vznikajícího svazarmovského časopisu Signál. Přestupem do Signálu se otevřely Bahenskému dveře do světa. Bahenský si podmiňoval vstup do redakce Signálu zakoupením redakčních fotoaparátů, v té době byl velký problém sehnat zahraniční fotoaparáty jako Nikon, Pentax,..aj.

V Signálu Bahenský nefotografoval pouze motorismus, ale pořizoval také snímky z oblasti letectví, střelectví aj. Začal pravidelně jezdit každý rok na Rally Monte Carlo či na Formuli 1 v době, kdy nikdo jiný cestovat na tzv. "západ" nemohl. První závod Formule 1 fotografoval Bahenský v belgickém Francochamps SPA 1967. O rok později v roce 1968 se poprvé účastnil velké ceny F1 v Monaku. Během velké ceny Monaka se ocitl jakousi intuicí na místě, kde došlo k tragicky vyhlížející havárii Claye Regazzoniho. A jako jediný fotograf tuto událost zachytil!

V těchto letech se v Monaku trénovalo již od úterý a to od ranního kuropění. Přes den sloužila trať k běžnému provozu, až pozdě odpoledne byla monacká komunikace opět proměněna v závodní dráhu. Hned časně zrána se šel podívat

na místo, kde rok před tím uhořel, metr od moře, italský závodník Bandíny. Bylo to místo, kde závodníci v plné rychlosti sjíždějí z tunelu dolů k moři do dvojité zatáčky. Celou situaci popisuje Bahenský těmito slovy: "Měl jsem utkvělý pocit, že se ten vůz na silnici divně chová. Když vyletěl mimo trať, tak mě nějaká obrovská síla tlačila dolů abych schoval hlavu, protože jsem předpokládal, že to bude lítat! Ale já jsem fotografoval. Udělal jsem tenkrát sérii asi 15 snímků na fotoaparát Leika bez motorického převíjení, širokoúhlým objektivem!" A tak vznikl seriál havárie se šťastným koncem. Druhý den vyšla v Monackých novinách velice nekvalitní fotografie pořízená z ohromné vzdálenosti od jiného autora. Bahenský si tenkrát nevěřil a vyvolal snímky až v Praze. Kolegové mu říkali: "Vidíš, kdybys nebyl ... mohl jsi na tom zbohatnout." Bahenský toho však nikdy nelitoval. Série těchto snímků později vyšla v publikaci "Monte Carlo Story" (viz.obr.č.2) v německém vydavatelství Motorsport forlager. Z důvodu přechodu černobílého časopisu na barevný, byl Bahenský nucen fotografovat barevné snímky pouze na střední formát 6x7 aparátem Asahi Pentax, což mělo pro sportovního reportéra dosti podstatné nevýhody. Nebyla možnost používat motorické převíjení filmu a samotná váha a pohotovost byly další překážkou. Nejdelší teleobjektiv používal 400 mm s telekonvektorem, kterým se prodloužila ohnisková vzdálenost až na 800 mm. Tím ovšem objektiv ztrácel světelnost.

"Pro fotoreportéra je důležité, aby byl u toho, když se něco děje a když je u toho, tak aby se skutečně něco dělo. Nezáleží na tom jestli jste ve Španělsku, v Americe či v Moskvě. Nejdůležitější je, aby se v dosahu vašeho objektivu stalo něco zajímavého a vy jste to vyfotografovali! Tvrdím, že většina slavných fotografií vznikne naprostou náhodou tím, že je fotograf na tom správném místě. A ještě jednu radu do života fotoreportérům. Vždycky se snažte dělat fotografie jinak a z jiného pohledu, než dělají vaši kolegové. Jedině tak můžete vyniknout" - dodává Bahenský závěrem.

Během své kariéry měl Bahenský asi 10 samostatných motoristických výstav. Mezi nejúspěšnější patří výstava ve Fotochemě, kterou si Bahenský uspořádal

ke svým padesátým narozeninám v roce 1983. Byla to vůbec první motoristická výstava v této síni, na kterou dokonce přišla i Eliška Junková, slavná automobilová závodnice.

Jeho fotografie se neodmyslitelně zapsaly do historie československé sportovní fotografie. Bahenský byl po dlouhá léta uznáván nejlepším českým motoristickým fotografem. Především díky svému v té době modernímu pohledu, často využíval protisvětla či zajímavého detailu nebo pohybové neostrosti. Je jen škoda, že nevydal své práce knižně, protože jeho archiv obsahuje velké spousty unikátních záběrů jak závodních automobilů tak i lidí, kteří se kolem nich pohybovali (viz.obr.3).

Václav Novák narozen 29.3.1961

Původně fotoamatér. Na svůj první fotoaparát Certo KN 35, který stál v té době "pouhých" 220,-Kč si vydělal na brigádě spolu s bratrem stavěním plotu. K motoristické fotografii se dostal díky svému otci, který je již od dětství bral na okruhové závody mistrovství Evropy cestovních vozů v Brně. Tyto závody se konaly ještě na starém přírodním Masarykově okruhu, kde diváci stáli přímo u silnice a byli tudíž v přímém kontaktu s automobily či na závody Intersérie konané již na uměle vytvořeném okruhu v Mostě. Jako malý chlapec se chtěl stát motoristickým závodníkem, ale nakonec se jím nestal. Nyní prožívá závody z druhé strany skrze hledáček a snaží se získat ten nejlepší snímek ze všech, v tom se projevuje jeho sportovní duch. To se mu také několikrát podařilo, když v soutěži "Nejlepší sportovní fotografie roku" dvakrát obdržel třetí cenu za snímky z motoristických disciplín. Novák byl a je zastáncem klasické černobílé fotografie, kdy si fotograf od stisknutí spouště, až do výsledné fotografie dělá vše sám. Nebýt tlaku médií, zůstal by tomuto řemeslu věrný až do současnosti.

Na dráhu profesionálního sportovního fotoreportéra se Novák vydává až ve svých devětadvaceti letech. Tehdy nastoupil do prestižního sportovního

časopisu Stadión. Zde setrval pouhý rok, poté následovala jeho "deníkářská" kariéra. Během šesti let vystřídal několik novinových redakcí, přes deník Práce, Zemědělské Noviny až po barevné noviny Expres.

Od srpna 1996 nastupuje do největšího českého motoristického vydavatelství Automédia jako jediný fotoreportér prestižního časopisu Auto Tip, který je založený na kvalitních velkých fotografiích. Časopis obsahuje převážně testy automobilů, motoristický sport je zde okrajovou záležitostí.

Novák do Auto Tipu přinesl jiný neotřelý pohled na automobily, využívá často extrémně širokoúhlých objektivů k subjektivnímu vyjádření pohledu na automobil. Snaží se, podle svého vyjádření, používat co možná nejdelší expoziční časy při fotografování jedoucích automobilů, aby dosáhl co nejpůsobivějšího vyjádření pohybu, nebojí se používat expoziční časy 1/125 i delší. Snaží se úzce spolupracovat se svými kolegy. Společně vymýšlejí v jakém prostředí by se měl ten daný automobil fotografovat. Novák často spojuje automobily s lidmi. Tím se stávají jeho snímky živější. Novák se stále považuje za sportovního fotoreportéra a fotografování testovacích automobilů vnímá spíše jako trénink pro fotografování sportovních motoristických podniků. Ze sportovních motoristických disciplín se nejraději účastní "Rallye", kde je přímo akce, když závodní automobil letí smykem na všechny strany od něj létají kameny a kusy hlíny. Nebo, když se za horizontem náhle vynoří letící automobil rychlostí 200 km/hod, to potom člověku tuhne krev v žilách. Motoristická disciplína rallye patří k jedné z nejnebezpečnějších a to nejen pro jezdce, ale také pro fotografy (viz.obr.č.4)! Během své kariéry se Novák zúčastnil mnoha závodů domácích rallye a to ještě jako velký nadšenec na vlastním kole. Novák během svého působení v Auto Tipu fotografoval také mistrovství světa v rallye. Byl např. ve Finsku na Rallye 1000 jezer či na Rallye Akropolis atd. Z těchto soutěží vždy přivezl vynikající záběry, které se dají srovnávat s úrovní předních světových fotografů. U jeho záběrů nechybí ani neotřelý pohled na krajinu. Zachytil například odraz jedoucího automobilu ve finském jezeře, kde je popředí tvořeno u břehu zakotvenou rybářskou

lodičkou.

Ovšem za svoji nejoblíbenější motoristickou disciplínu považuje Novák legendární vytrvalostní závod 24 hodin Le Mans. Hned první Novákova účast v roce 1998 mohla skončit tragicky! Fotografoval během závodů v "boxech", kam automobily zajíždějí, aby dotankovaly palivo či kvůli výměně pneumatik nebo jezdce. Právě v tento okamžik byl Novák spolu s dalším japonským kolegou sražen k zemi přijíždějící Mazdou!!! Proti těmto případům se pořadatelé jistí, každý fotograf musí podepsat prohlášení, že fotografuje na vlastní nebezpečí. Novinářská visačka je zezadu opatřena varovným nápisem: **"POZOR MOTORISTICKÝ SPORT JE NEBEZPEČNÝ !!!"** Naštěstí se celý Novákův incident obešel bez vážnějších následků na zdraví či na technice. Během tohoto vytrvalostního závodu mají fotografové jedinečnou možnost zachytit západ i východ slunce se závodními automobily. Nejatraktivnější záběry vznikají právě za soumraku nebo v úplné tmě, kdy jsou ze závodních automobilů vidět pouze světla či rozžhavené brzdové kotouče (viz.obr.č.5). Dalším velice fotogenickým momentem jsou zastávky v boxech. Kolem vozidla se seběhne houf mechaniků a snaží se, co možná za nejkratší dobu doplnit palivo a vyměnit pneumatiky. Novák všechno toto dění dokonale zachycuje na svých fotografiích, např. v noci používá stativ a dlouhé minutové expozice. Na fotografický materiál pak zachycuje světelné stopy po projíždějících automobilech. Jeho fotografie poznáte na stránkách Auto Tipu na první pohled.

Josef Žáček narozen 8.12.1941

Ve svých devatenácti letech nastupuje jako sportovní fotoreportér do redakce Branky Body Vteřiny v České Televizi. Jeho úkolem bylo vytvářet tzv. "fotosky" tj. fotografie, které se vysílaly na obrazovce místo živého obrazu. V roce 1966 nastupuje do Lidové Demokracie jako sportovní fotoreportér.Na tomto místě setrvá až do roku 1991!!! V roce 1992 přechází do

Večerníku Praha. V roce 1997 odchází na nynější působiště do vydavatelství Automédia. Zpočátku je zde zaměstnán ve sportovním měsíčníku Sport Plus a po jeho zániku je přeřazen do technicky založeného časopisu Auto Profi. V rámci vydavatelství fotografuje pro další motoristické časopisy např. Svět Motorů, Auto Fórum či Autoexklusive. Od roku 1966 byl Žáček zastáncem značky Nikon a to i v dobách, kdy fotoaparáty Canon předběhly vývoj autofokusu na několik let.

Nyní je Žáček velkým propagátorem digitálních fotoaparátů. Používá Nikon D1 a je s ním velice spokojený obzvláště u sportovních fotografií, kde se u objektivů díky malému snímacímu čipu prodlužuje ohnisková vzdálenost asi o 1/3. Obzvláště si pochvaluje přednosti okamžité kontroly snímku na digitálním displeji aparátu!

K fotografii motoristického sportu se dostal poprvé v redakci Lidové Demokracie v roce 1968. Byl vyslán na závody cestovních automobilů na Masarykův okruh v Brně, kam posléze jezdil pravidelně rok co rok. Z tohoto přírodního okruhu má Žáček z dnešního pohledu úsměvnou příhodu, tehdy mu však do smíchu nebylo. Žáček fotografoval dramatický průjezd zatáčkou v obci Veselka, když tu náhle jeden ze závodníků, snad to byl prý Břetislav Enge, ztratil kontrolu nad vozidlem a řítil se přímo na fotografa. Dodnes Žáček neví, kde se v něm sebrala taková ohromná síla, že bez váhání, tak jak byl ověšen všemi fotoaparáty, přeskočil dvoumetrový plot a tím unikl možnému střetu s vozidlem!!! Takovéto příhody jej provázely celou jeho kariérou. Žáček nepřinesl do motoristické fotografie takový osobitý pohled, jako můžeme spatřovat v díle Antonína Bahenského, ale svým poctivým profesionálním přístupem vytvořil za svojí kariéru řadu technicky i záběrově dokonalých motoristických snímků. Dokládá to fakt, že se stal osobním fotografem několika českých rallyeových týmů (viz.obr.č.6,7).

Josef Vrátil narozen 15.6.1961

Narozen v Brně. Je jediným českým fotografem, který se pravidelně účastní nejnáročnějšího maratónského závodu na světě Rallye Paříž Dakar. Prvního Dakaru se zúčastnil v roce 1996 společně se svojí přítelkyní Radkou Dvořákovou, která měla k motorismu velice blízko díky práci na Brněnském autodromu. Společně pak vydali svoji první obrazovou dokumentární knihu o Dakaru za finanční podpory Zdeňka Mrkvici, majitele firmy Inotech. Jejich účast na Dakaru byla pro oba opravdovým dobrodružstvím. Nic o Africe nevěděli a neměli na místě žádnou kontaktní osobu, která by jim pomohla se v terénu orientovat. V následujících dvou letech byl tento autorský tandem angažován již závodními týmy. A to nejprve motocyklovým týmem Cern Aktivity a o rok nato továrním týmem Tatry. Z obou soutěží opět vydali knihy a zajišťovali rozsáhlé zpravodajství přímo z dějiště.

Tato soutěž klade ohromné nároky na všechny účastníky, kteří musí buďto za řídítky motocyklů či v osobních nebo nákladních automobilech urazit přes 10 tisíc kilometrů a to za velice nehostinných klimatických podmínek. Teploty se během dne pohybují okolo 40°C ve stínu a v noci klesají na bod mrazu!! Celá soutěž se pak odehrává nejprve dálničním přejezdem z Paříže do Giblartaru a odtud pak napříč africkým kontinentem až do Dakaru. Africká část je již mnohem náročnější jak na posádky tak na techniku. Rychlostní zkoušky vedou většinou pouští, kde je velice jednoduché ztratit orientaci. Na Dakaru platí heslo, že velkým úspěchem a příležitostí k oslavám je dorazit vůbec do cíle.

Tyto všechny útrapy musí spolu se závodníky snášet i novináři a fotografové. Každý je odkázán sám na sebe. Spí se v hlídaných oázách uprostřed pouště ve spacácích .Voda je v Africe ceněna stejně jako zlato! Josef Vrátil to poznal na vlastní kůži, kdy hned při své dakarské premiéře prodělal těžkou dehydrataci. Její následky ho stíhaly velice nepříjemnými zdravotními problémy, trpěl vysokými horečkami, které se střídaly se zimnicí a zažívacími problémy.

Když chce mít fotograf atraktivní záběry s vycházejícím sluncem, musí si patřičně přivstat. Na fotografa číhá v poušti mnohá nebezpečí, nepočítaje

divokou zvěř či hady. Může se také ocitnout uprostřed pouště bez spojení s okolním světem, jako se to stalo právě Josefovi, když byl vysazen helikoptérou na určitém místě a druhý řidič helikoptéry jej zapomněl vyzvednout! Ale vše nakonec dobře dopadlo, musel se vrátit a jít pár kilometrů pěšky k časové kontrole.

Vrátil svoji zálibu k motoristickému sportu získal již v dětství, když byl v pěti letech poprvé na Grand Prix motocyklů v Brně. A hlavně díky svému otci, náruživému fotoamatérovi, se nakonec dostal mladý čtrnáctiletý Josef k fotografování závodních strojů. Začínal s fotoaparátem Praktika-L, v roce 1981 fotografoval svoji první Barum Rallye. Tento druh motoristického sportu jej nadobro očaroval! Velkým přínosem pro fotografický rozvoj Vrátila bylo studium zahraničních motoristických časopisů. Jak sám říká: "Tam jsem poprvé viděl fantastické fotky Japonce Tamatsu Futamury, nad jeho obrázky jsem proseděl desítky hodin. Řekl jsem si, že jednou musím být stejně dobrý fotograf jako on. Nechtěl jsem jeho práci kopírovat. Podle mne je Tarmotsu Futamura nejlepším fotografem rallye na světě. Tenkrát jsem ještě netušil, že se osobně seznámíme a staneme se přáteli a že on se stane mým poradcem a učitelem..." Ale k tomuto osudovému setkání došlo až v roce 1999.

Pro Vrátila je účast na každém Dakaru jakousi drogou. Přirovnává to k životu v nebi - fotografovat tyto dramatické okamžiky! Jen málokdy se něco neděje! Jak sám říká: "Afrika je totiž tak krásná a fotogenická, že by se člověk zbláznil. Tam se stačí opravdu jen dívat a mačkat spoušť aparátu! Auta a motocykly v rozmanitém terénu, úžasné portréty opravdu vyčerpaných a opravdu špinavých závodníků, nádherné přírodní scenérie. Srovnatelný s Dakarem je po fotografické stránce pouze klasický rallye sport. A to právě svojí fotogeničností. Střídají se povrchy, od asfaltu přes sníh, led, až po prašnou šotolinu, skoky, brody, den, noc, různé krajiny atd." Pro fotografa je Dakar náročný především na finance. Například přemisťování po vlastní ose automobilem vyjde dvakrát tolik než pomocí letadla. Bez sponzorské podpory by nebylo vůbec myslitelné se této soutěže zúčastnit. Proto také Vrátil začal

fotografovat i pro sponzory. Je to v současné době jeho hlavní pracovní náplň. Jak upřímně podotýká - "bohužel." Protože u této práce je důležité pouze to, aby fotografie byla technicky dobrá a bylo vidět co nejvíce reklam. Důvodem proč Vrátil nefotografuje pro časopisy či jiná média, je podceněná hodnota fotografické práce českých autorů. Kdy mnohdy fotograf dostane za jeden otištěný snímek 300,-Kč a někdy vůbec nic! Vrátil se k tomuto závažnému tématu vyjadřuje svým svérázným způsobem: "Čeští fotografové sami sebe degradovali na obyčejné nádeníky! Jen kvůli tomu, aby někde nějakou tu fotku uplatnili, nabízejí svou práci hluboko pod cenou. Díky několika hlupákům, kteří na to prostě mají a pod heslem, že pro ten sport něco prospěšného dělají, se v některých redakcích už neplatí externistům vůbec!!! Ano, tahle individua nabízejí svoji práci zadarmo! Jak pak má český fotograf žít, vzdělávat se, pracovat, cestovat, obnovovat fotografické vybavení? Vůbec se nedivím tomu, že zahraniční kolegové nás často berou jako primitivy, něco jako přivandrovalce z rozvojové země..."

Od roku 1994, kdy se Vrátil plně profesionálně začal specializovat na fotografování Rallye, používá fotografické vybavení značky Nikon. Nemůže si toto vybavení vynachválit. Hlavně si cení jeho odolnosti. Aparáty nezklamou v zimě při-30°C, ani na Dakaru, kde se teploty pohybují okolo 40°C !! Za tu dobu vystřídal již několik aparátů od Nikonu F5 přes Nikon F90Xs až po současný Nikon F5s. Vrátilova fotografická práce patří zaručeně mezi nejlepší české motoristické fotografie. Jedná se o naprosto profesionálně odvedenou práci. Vrátil se snaží začlenit automobil do krajiny jako např. u leteckého záběru z Dakaru, kde je obraz tvořen prašnou stopou zůstávající za jedoucím automobilem.Vrátil zde pro zdůraznění pohybu volí diagonální kompozici snímku (viz.obr.č.8). Na další fotografii můžeme spatřit myšlenkové prolnutí moderní civilizace s přírodou, zde je zobrazen jezdec na motocyklu snažící se projet stádem divokého skotu. Zde Vrátil využil optického zhuštění prostoru pomocí teleobjektivu (viz.obr.č.9). Dakar se stal Vrátilovi jakýmsi magnetem a tak by se ho chtěl v příštím roce zúčastnit jako závodník.

Karel Šefrna narozen 12.5.1952

Známý německý fotograf českého původu. Do podvědomí se dostal jako přední fotograf motoristických časopisů. Specializuje se na testy nákladních automobilů, ale v současné době fotografuje i automobily osobní. V Německu žije od roku 1982. O své kariéře a odchodu do zahraničí Karel Šefrna říká toto: „Po mnohém úsilí stát se profesionálním fotografem jsem se ještě za „komančů" dostal nějakým nedopatřením do firmy Výstavnictví do jejich černobílého oddělení, kde se připravovaly podklady pro výstavy. Mým úkolem bylo pomáhat při zvětšování velkoformátových zvětšenin a hlavním posláním této bohulibé práce byly zvětšeniny nadživotní velikosti socialistických potentátů. Gottwaldem počínaje a Leninem konče. Abych tak úplně nezakrněl, pokoušel jsem se dostat na fotografickou katedru FAMU. A aby ta cesta byla snazší, tak jsem navštěvoval „pomocnou školičku" profesora Šmoka (tak se jí tehdy říkalo). Musím podotknout, že po třech letech pravidelného navštěvování tohoto kroužku jsem se na FAMU nedostal.

Ke vzdělání v oboru fotografie mi dopomohla večerní průmyslovka zakončená odbornou maturitou. Pak se ale pole mé působnosti posunulo směrem na západ (SRN). První roky tam byly, co se fotografie týká, o něčem úplně jiném. Ve večerních hodinách jsem po dva roky vypomáhal jednomu šéfredaktorovi na přípravě časopisu „Leica Fotografie" samozřejmě bez nároku na honorář. Sice jsem pracoval zadarmo, ale zato jsem zde poznal spoustu zajímavých lidí z mnichovských uměleckých kruhů a mezi nimi i jednoho grafika, který mi později nabídl spolupráci na časopisu „Ferfahrer". To bylo v roce 1988. Od té doby pracuji jako volný fotograf. Začal jsem fotografovat nákladní automobily, později k tomu přibyly ještě osobní a terénní ve dvou dalších časopisech, pro které pracuji do dnešního dne".

Dříve než se Karel Šefrna začal specializovat na motoristickou fotografii, věnoval se převážně reklamní fotografii. Pro Šefrnu nebylo jednoduché uchytit se jako emigrant z komunistické země v tak lukrativním oboru jakožto motoristický magazínový fotograf. Kromě toho měl ztíženou situaci tím, že

nikdy předtím nedělal barevnou fotografii. V roce 1995 Šefrnovi ukradli z hotelového pokoje v Brazílii všechny fotoaparáty značky Nikon. Pořídil si vybavení značky Canon. Tehdy v roce 1995 tato značka na trhu dominovala a předběhla svoji konkurenci autofokusovými objektivy. V současné době by se Šefrna rád zase vrátil k Nikonům, ale „přezbrojení" z jedné značky na druhou je finančně velice náročná věc. Na podzim roku 2000 začal Šefrna fotografovat na nový digitální fotoaparát Canon D30. V současné době je jeho fotografická produkce z větší části digitální. Výhody „digitálu" v porovnání s klasickým filmovým postupem spatřuje Šefrna v několika aspektech: 1) Fotograf má možnost okamžité kontroly záběru i když jen v malém prostoru, zvláště v ateliéru při nastavování osvětlení. 2) Obrovská výhoda digitálu je možnost vytvořit snímky třeba 5 minut před redakční uzávěrkou časopisu a to zvláště u novinek, na které by už nebyl jinak čas!

Pro budoucnost je digitální fotografie v běžném tisku již neodmyslitelnou záležitostí a během několika let zcela vytlačí klasiku. Další výhodu spatřuje Šefrna v markantním snížení spotřeby fotografického materiálu, např. u deseti stránkové reportáže spotřeboval tak v průměru deset filmů. S digitální fotografií samozřejmě drasticky poklesla spotřeba filmů. Dnes fotí všechny detaily a standardní fotografie automobilů pouze digitálně. Jen fotografie určené později na dvoustranu, fotografuje také na film. Dnes spotřebuje na desetistránkovou reportáž, díky „digitálu", jen tři filmy!!!

Podle názoru Karla Šefrny digitální fotografie v současné době ještě nedosahuje kvality barevného diapozitivu. Sám dává přednost filmům Fujichrome Sensia 100 asa nebo Provia 100 asa či vysoce jemnozrnnému materiálu Velvia 50 asa.

U tohoto druhu fotografie se nejedná o co nejkrásnější zachycení tvarů předmětu, jak to bývá obvyklé u reklamních snímků. Jde spíše o představení daného typu vozidla s jeho přednostmi ale i zápory. Automobily se fotografují v běžném provozu, v krajních mezích i při průjezdu zatáčkou. Důležitou součástí fotografování každého testu je rozhodnout, do jakého prostředí se

automobil hodí a kde se nakonec bude fotografovat. Toto rozhodnutí zpravidla leží na fotografovi. Ten určuje místo a čas fotografování. Do samostatného fotografování autor textu nikterak nezasahuje, pouze napíše fotografovi požadavky, které důležité detaily musí být na výsledných snímcích zobrazeny. U srovnávacích testů, kdy musí být zachyceny dva vedle sebe jedoucí automobily, používá Šefrna takzvané fotografování „z auta do auta". Celý princip spočívá v tom, že fotograf jede v jednom automobilu a fotografuje ze staženého okénka, nebo ze zavazadlového prostoru, druhý vedle jedoucí automobil. Oba automobily se pohybují stejnou konstantní rychlostí. Fotograf používá delších expozičních časů od 1/60 níže. Tímto způsobem se docílí zachycení ostrého automobilu a pohybového rozmazání kolem „běžící" krajiny.

Na rozdíl od reklamních fotografů dává Šefrna přednost ostrému slunečnímu světlu. Pouze při fotografování exteriéru automobilu a to jak u statických tak jezdeckých snímků používá světlo difusní. Interiér automobilu toto difusní rozptýlené světlo vyžaduje, aby například při snímání sedaček nebyla jedna půlka na slunci a druhá ve stínu. Na Šefrnových snímcích je patrné, že se fotografování automobilů věnuje již delší dobu. Jeho snímky jsou na první pohled laděny v tzv. západním stylu, jsou dokonale zvládnuty co se týče technické stránky. Autor se nebojí experimentovat s dlouhou expoziční dobou a vytvoří tak mnohdy zcela rozmazaný snímek jedoucího automobilu, který se dá použít jako podkladová fotografie pod dvoustranu v časopisu (viz.obr.č.10,11). V českých podmínkách se mu můžou rovnat pouze někteří fotografové např. Václav Novák z Auto Tipu.

4. STUDIOVÁ A REKLAMNÍ FOTOGRAFIE

Tento druh fotografie se řídí přísnými zákony, fotografovaný předmět vždy musí vypadat lépe než ve skutečnosti, aby pomocí těchto fotografií přilákal co nejvíce zákazníků. Většina těchto snímků vzniká ve velkých fotografických studiích, pořizovaný na velký formát diapozitivu, aby bylo podání výsledného obrazu co nejdokonalejší. Těmito fotografiemi jsme denně obklopeni v podobě "billboardů" či časopisů nebo novin.

4.1 Unikátní kalendář

Jako ukázku netradičního přístupu k reklamní automobilové fotografii jsem si vybral unikátní kalendář ke stému výročí automobilky Škoda.

Duchovním otcem jedinečného kalendáře vydaného v roce 1994 se stal Institut Kulturních Změn Tubingen. Tento institut měl na starost výběr fotografů a grafickou tvář celého kalendáře. Odborným konzultantem tohoto projektu se stal prof. Vladimír Birgus. Litografická a digitální tvář byla provedena firmou Systém Repro GmbH ve Stutgarttu Filderstatu, vytištěn byl doktorem Cantzchem v Druckerei v Ostfildernu.

Jedná se o projekt dvanácti fotografií s motivem automobilu Škoda ztvárněných předními českými a slovenskými uměleckými fotografy. Každý fotograf měl k dispozici jeden list kalendáře a možnost výběru jaký automobil ze stoleté historie Škodovky chce ztvárnit. Od fotografů se chtělo, aby k úkolu přistupovali jako ke své volné fotografické tvorbě, nebyli nikterak omezováni, jak má výsledný snímek vypadat.

LEDEN

Miroslav Kára/Anna Žáčková

Společně vytvořili snímek, který vypadá jako kdyby byl pořízen před sto lety. Na barevném snímku je zobrazeno první jednostopé vozidlo z továrny Laurin a Klement TM z roku 1899. Hrabalovsky laděný snímek nedělního rodinného

výletu na leteckou přehlídku.Výsledný obraz působí melancholickým dojmem. (viz.obr.č.12).

ÚNOR

Miroslav Vojtěchovský

Na fotografii pro kalendář využil svého mistrovského umění ve studiové práci se světlem při svícení detailu. Výsledný obraz se skládá ze tří barevných monochromatických detailních fotografií předních masek starých vozů Škoda. Jednotlivé záběry byly pořízeny na černém pozadí, aby je pak bylo možné pomocí montáže prolnout stupňovitě do jednoho celku (viz.obr.č.13).

BŘEZEN

Zdeněk Sokol

Na jeho fotografii pro kalendář je vyobrazen okřídlený šíp odvozený z vyobrazení hlavy jednoho indiána na minci, kterou přivezl zakladatel firmy Emil Škoda koncem minulého století z Ameriky. Křídlo představuje technický pokrok, oko v křídle přesnost produkce a hrot šípu snahu o zavedení nových výrobních metod. Sokol spojuje na hnědě kolorované fotografii tento symbol automobilu Škoda s dívčí tváří. Dívka jako by byla zamilována do tohoto symbolu, má přivřené oči, jako kdyby usínala vedle svého milého (viz.obr.č.14).

DUBEN

Miro Švolík

Pro kalendář použil svou jedinečnou techniku, kdy ze čtvercového obrazu vyrůstá ještě další obraz, který je tématicky i myšlenkově spojen s prvním obrazem. V kalendáři jsou černobíle zobrazeny dvě poloviny automobilů, které jsou spojeny s polovinami lidského těla. Výsledný obraz připomíná surrealistickou vizi klonování člověka se strojem dva "člověkoautomobily" (viz.obr.č.15).

KVĚTEN

Tono Stano

V kalendáři nezobrazuje přímo automobil, ale postavu modelky s květinou ležící na zadním sedadle starého automobilu z první poloviny dvacátého století. Erotického náboje obrazu dociluje Stano síťovaným oblečením na nahém těle modelky a jejím svůdným pohledem a účesem ve stylu třicátých let. I když je snímek pořízen v dobovém prostředí, celým provedením a nasvícením působí velice moderním dojmem (viz.obr.č.16).

ČERVEN

Pavel Jasanský

Svým figurativním postupem pracoval Jasanský také na snímku pro kalendář, kde spojil technikou koláže automobil Škoda Felície s chaotickou skupinou nahých těl vzpínajících své ruce po novém automobilu. Výsledný obraz je dotvořen přemalbou pomocí expresních tahů štětcem červenou agresivní barvou (viz.obr.č.17).

ČERVENEC

Rudo Prekop

Fotografii v kalendáři by se dalo zařadit do Prekopovi volné tvorby souboru "Pomníků". Prekop pracuje se čtvercovým formátem obrazu, využívá grafičnosti černobílé fotografie a vytváří jakési postmodernistické zátiší. Uprostřed setmělé scény je umístěn rozzářený modýlek staré elegantní dvousedadlové Škody Felície kabrio. Pohled diváka je soustředěn k svatostánku, v jehož středu je na místo věčného kostelního ohně povýšena současná modla moderní civilizace automobil (viz.obr.č.18) .

SRPEN

Vasil Stanko

Vasil Stanko využívá v kalendáři stejný postup inscenovaného fotografování jako při své volné tvorbě, kdy umisťuje shluky lidských těl do různých prostorových objektů. Jeho fotografie připomíná scénu z divadelního představení. Děj se odehrává jak v popředí tak v pozadí. Konkrétně u černobílého kalendářového záběru umístil červeně kolorovaný modýlek automobilu do vzdušného prostoru haly. V popředí je fragment mužského těla, který slouží jako podstavec pro modýlek automobilu.V pozadí pak jsou malé postavy připomínající egyptské nástěnné malby (viz.obr.č.19).

ZÁŘÍ

Vladimír Simer/ Jiří Stach

Simer se Stachem v kalendáři použili techniku barevné fotomontáže spojením modře nasvětlené mužské hlavy a automobilových součástek, které vytváří dojem vlasů. V dolní části fotografie je umístěn červený akcent připomínající světelnou stopu zanechanou od zadních světel automobilu. Je zde vyjádřeno prolnutí člověka s technickou civilizací, jde o zobrazení jakéhosi fiktivního umělého člověka androida (viz.obr.č.20).

ŘÍJEN

Jan Saudek

Pro kalendář Saudek využil notoricky známého záběru okna z jeho opryskaného sklepního ateliéru. Na snímku je zobrazena sedící polonahá žena vyhlížející z okna přijíždějící automobil. Saudek zde použil techniku inscenované černobílé kolorované fotografie a montáže. Perličkou této fotografie je skutečnost, že se německému zadavateli nelíbila velikost modelčina "pozadí", kterou pak dodatečně počítačově zmenšili ve studiu.
(viz.obr.č.21)

LISTOPAD

Michal Macků

Michal Macků využil u kalendáře svoji ojedinělou techniku tzv.geláží, kde pomocí sejmutí fotografické emulze z velkoformátového negativu, přetvořil nahé lidské tělo do tvaru automobilu Škoda Favorit. Výsledný černobílý obraz působí na neotřelého pozorovatele až trošku drasticky, nahé lidské tělo ztrácí své přirozené tvary a je násilně zdeformováno, hlava je naprosto nerozpoznatelná a splývá v přední část vozidla (viz.obr.č.22).

PROSINEC

Jan Pohribný

Zvláštním příkladem, jak může zadavatel bez souhlasu autora zasáhnout do výsledného produktu, je závěrečný snímek celého jinak velice zdařilého kalendáře. Ve zmenšené studiově inscenované scéně model automobilu umístil Pohribný na jakýsi kamenný piedestal tyčící se uprostřed umělého jezírka. Celá scéna dostala ještě většího surrealistického nádechu díky nočnímu hvězdnému nebi vytvořenému z papíru na pozadí snímku. Pohribný původně vyfotografoval z žabí perspektivy modýlek automobilu Škoda 120, který však již byl v kalendáři použit na snímku Vasila Stanka. Německý producent, pravděpodobně na popud klienta, pak celý finální snímek bez souhlasu autora předělal. Nahradil původní automobil snímkem Škody Populár zhotoveným Karlem Benešem pro firemní účely Škoda (také bez vědomí autora). Tímto nešetrným zásahem ztratil finální obraz svoje kouzlo jelikož náhradní fotografie nebyla pořízena z žabí perspektivy (viz.obr.č.23,24).

4.2 Jednotliví studioví a reklamní fotografové

Jan Pohribný narozen 8.2. 1961

Fotografii automobilů se věnuje spíše okrajově. Je znám především svými barevnými krajinami s mýtickým zabarvením. Pohribný fotografuje převážně v plenéru, také tak přistupoval k zadanému úkolu zasadit nové typy automobilů Škoda do typicky české krajiny. Převážně fotografoval za použití denního světla, maximálně prosvěcoval stíny. K reklamnímu snímání automobilů používá velkoformátový přístroj Linhof 4 x 5 palců.

Základní koncept kalendáře pro Škoda Mladá Boleslav a.s. navrhl autor ve spolupráci s design studiem Olgoj Chorchoj. Mottem kalendáře byla „Škoda na nové cestě". V umístění, kde a v jakém konkrétním prostředí budou automobily fotografovány, nebyl Pohribný omezen. Zpočátku k zadanému úkolu přistupoval až příliš konvenčně. Na popud ředitele marketingu se začal více uvolňovat a prolínat svoji výtvarnou tvorbu s užitou fotografií. Pohribný je proslulý svými sympatiemi k tvorbě "landartistů". Sám ve své volné fotografii do značné míry krajinu přetváří. Různými způsoby ji obarvuje za pomoci světel či barev. Tyto své dlouholeté zkušenosti zúročil právě při vzniku automobilového kalendáře. Na některé záběry využíval pomoci profesionálních osvětlovačů z filmových ateliérů Barrandov, kteří používali k osvětlení speciální velkoplošné odrazné desky tzv."buterflay" neboli motýl o rozměru 5m x 5m.

Tyto odrazné desky se ukázaly v konečném výsledku příliš malé pro dokonalé osvětlení všech záhybů automobilu. Jelikož se karosérie automobilu stáčí a lomí. Tohoto velkoplošného zdroje použil u záběrů utajované Škody Octavia, kdy tato odrazná deska byla zavěšena pomocí jeřábu v prostoru nad automobilem a na druhém jeřábu bylo umístěno světlo, kterým se svítilo skrz tuto bílou plochu, která se pak odrážela v karosérii automobilu. Tím se docílilo dokonalého podání plastičnosti karosérie. Základem pro úspěšné studiové fotografování automobilů je vždy vysoký strop, aby se nad fotografovaný

objekt dalo umístit v dostatečné vzdálenosti velkoplošné světlo. Tyto podmínky splňují u nás barrandovské a hostivařské ateliéry. Fotograf potřebuje také dostatečný prostor kolem automobilu, aby mohl umístit odrazné desky poměrně daleko a tak eliminovat nežádoucí odlesky na karosérii.

Při fotografování ve volné krajině používal Pohribný světla spíše k prosvětlení krajiny. Při dynamickém snímku automobilu jedoucího alejí využil Pohribný efektu pohybujícího se předmětu a stejnou rychlostí pohybujícího se fotoaparátu. Docílil toho tím, že snímal pohybující se automobil z druhého jedoucího automobilu, aby docílil přesné konstantní rychlosti. Svázal oba automobily lanem a nechal se na laně vléci. Snímaný automobil vlastně couval a vlekl druhý vůz za sebou. K docílení iluze závratné rychlosti použil Pohribný dobu expozice 1/4 sek až 1/2 sek, došlo tak horizontálnímu rozkmitu obrazu a k pohybovému rozmazání okolí. Spojovací lano bylo později vyretušováno v grafickém studiu pomocí počítače (viz. obr.č.26).

Noční scénu u Stádleckého mostu na Lužnici, jenž prodělal zajímavou historii -byl totiž přemístěn kvůli stavbě Orlické přehrady- osvětloval Pohribný složitou soustavou několika světel, aby docílil prosvětlení celého pilíře mostu a samozřejmě automobilu (viz.obr.č.25). U fotografie přístrojové desky automobilu se potýkal Pohribný s problémem studiového nasvětlení interiéru. Např.: aby byla zachycena na snímku i svítící přístrojová deska, musel použít delší expozici. Výsledný snímek se nakonec skládá z interiéru a do pozadí zamontovaného letiště (viz.obr.č.27). Výsledné Pohribného fotografie pro kalendář na rok 1997 jsou výjimečné především nápaditým ztvárněním automobilů a umístěním českého automobilu v typicky české krajině. Celým kalendářem se táhne nezaměnitelný Pohribného rukopis jak v práci v krajině tak v práci s osvětlením zejména při využití barevného osvětlení. Tento kalendář můžeme bez problémů srovnávat se špičkovou zahraniční produkcí.

Pavel Brunclík narozen 27.10. 1950

"Původně vysokoškolsky vystudovaný fyzik, režisér, scénárista a od roku 1981 samostatný fotograf. Dráždil už v komunistickém Československu své okolí výraznými manažerskými schopnostmi a obchodním úspěchem dosahovaným převážně v cizině."[1] Fotografovat začal při studiu na Karlově Universitě. První co fotografoval byly architektonické interiéry v Rakousku. Vytvářel také rozsáhlé audiovize např. pro Národní Muzeum, která obsahovala asi tisíc diapozitivů. Další audiovize vytvářel na objednávku pro polské, španělské či rakouské zákazníky. Od roku 1986 až 1992 začal stále více spolupracovat s cizinou, obzvláště s Rakušany. Již v té době spolupracoval s reklamními agenturami. Fotografoval pro cestovní ruch, rakouskou architekturu a módu. Tím získal určitý náskok před našimi českými fotografy. Pro zahraničí pracoval až do založení vlastního studia v Čechách. Zabýval se zátiším, brzy však našel své hlavní téma v aktu.

"Pro Brunclíkovi akty je charakteristická čistota a jednoduchost. Zatímco akty jsou černobílé i barevné, výhradně barevně fotografuje Brunclík krajinu a moderní architekturu. Zajímá jej elementární tvar a detail, u krajiny toho dosahuje častým použitím teleobjektivů.

Změna politických podmínek pak jeho talentu otevřela dveře dokořán i doma. Dělá špičkovou reklamu, ale koncem roku 1997 si náhle říká dost a vydává se do světa, hledá končiny s ještě nenarušenou přírodou a řeší si tak únavu z prostředí reklamy, konzumu, technické civilizace, ale i osobní krizi. Vytvořil tak neopakovatelnou publikaci fragmentů přírody pod názvem "Návraty k podstatě", jsou zde zastoupeny všechny světadíly kromě Anktartidy." [2]

Spolu s kolegy Karlem Benešem a Romanem Kelbichem na základě vlastních zkušeností, které načerpal při práci v zahraničí v Rakousku, zakládá roku 1994 fotografické "studio ASA". Pro zbudování tohoto studia využil prostorů bývalé

---

[1] Mrázková Daniela: Katalog k výstavě "Návraty k podstatě",Praha 1999

[2] Mrázková Daniela: Katalog k výstavě "Návraty k podstatě",Praha 1999

sokolovny. Toto poměrně dobře situované studio se nachází v Praze Kunraticích na náměstí Prezidenta Masaryka (10 km od centra). Rozměry využitelné pracovní plochy 130m^2 (10m x 13m) s nekonečným pozadím a výškou stropu 6m skýtají dostatečný prostor pro fotografování rozměrných předmětů jako jsou automobily, nábytek či rozsáhlá zátiší i scény s větším počtem lidí. Ateliér je vybaven nejmodernější technikou, ať už se jedná o špičková světla a agregáty (Broncolor). Jako jediné fotografické studio v Čechách je vybaveno světlem broncolor megalite o rozměrech 1.5m x 5.5m, nebo fotografickými přístroji (Nikon, Sinar, Mamiya) či špičkovým digitálním fotoaparátem Kodak DCS 460, který zaznamenává obraz bez použití klasického negativního či pozitivního materiálu s maximálním rozlišením 300 dpi v rozměru 17cm x 26 cm.

Zákazník může současně v průběhu práce kontrolovat nasnímaný obraz na obrazovce počítače. Samotný ateliér má dostatečně velký vjezd pro běžný osobní vůz. Studio ASA je také vybaveno špičkovým zázemím, ať už se jedná o místnosti pro make-up, fitting, footstyling, fotokomoru, skladovací prostory a se zasedací částí s pohodlným výhledem na studio, to vše na ploše cca 100 m^2. V roce 1999 se Brunclík rozešel se svým kolegou Karlem Benešem a na režii studia se nyní podílí vlastními prostředky.

Brunclík fotografoval automobily jako první český fotograf. V českých podmínkách fotografoval studiovým způsobem kalendář nové Škody Favorit pro firmu Motokov v Hostivařských ateliérech. Kombinoval automobil s divadelními lidskými scénkami, pro každý měsíc byla podle scénáře stanovená jiná stylizovaná scéna, např. maminka s dítětem v kočárku u automobilu nebo myslivci u automobilu. Závěrečný snímek byl zabalený automobil v papíru převázaný stuhou jako vánoční dárek. Pro tento účel nechal vybudovat speciální velkou odrazovou desku a nekonečné pozadí tzv. fabion spojil s dalším kolegou, aby získal dostatečný světelný park. Celý kalendář působí z dnešního pohledu naivně, ale musíme brát do úvahy dobu jeho vzniku a samozřejmě zadání, kterému se museli fotografové podřídit.

Brunclík srovnává podmínky českých fotografů na příkladu svého rakouského kolegy, který fotografoval pro automobilku Renault. Pracoval zásadně v exteriéru, kde např. strávil fotografováním jednoho automobilu tři týdny na azurovém pobřeží a hledal ty nejideálnější exteriéry a světelné podmínky. Měl samozřejmě k ruce celý štáb asistentů, kteří mu automobil na určené místo dovezli a dokonale naleštili. Takovéto fotografování vyžaduje velké finanční investice a záleží na zákazníkovi, jestli je ochoten takovouto práci zaplatit. Podle názoru Brunclíka by se takto obrovské studio nemohlo uživit. Základním kamenem úrazu je nedostatek zákazníků, kteří by takovou práci zaplatili. Je tu sice "domácí" producent automobilů Škoda Mladá Boleslav a.s., ale ten často využívá německé fotografy, českým fotografům pak zadává pouze menší zakázky. Na druhou stranu může být Brunclík rád, protože němečtí fotografové často využívají služeb studia ASA. Pronájem studia pak přijde na 20 tisíc korun na den včetně světelného vybavení.

Nejdůležitější zásady pro fotografování automobilu ve studiu podle Brunclíka:

1) Automobil musí být naprosto nový s neporušenou karosérií od provozu či od myčky, což se nejvíce projeví u detailních záběrů.

2) Automobil musí být dokonale naleštěný a to se týká i pneumatik, pro které se používá speciální sprej.

3) Pokud má fotograf možnost výběru barev automobilu, ať si vybere stříbrnou barvu, která je nejjednodušší na nasvětlení. Nejtěžší na osvětlení jsou tmavé metalízy, u kterých dochází ve zlomech karosérie k barevnému posunu.

4) Při dotyku pokožky s povrchem automobilu vznikají na karosérii „ohmatance"! Vždy je nutné je okamžitě odstranit.

5) Ke zmírnění nežádoucích lesků světelného zdroje v karosérii automobilů lze použít speciálního spreje. Ten však světlo neodstraní. Jsou pouze dvě, možnosti jak odraz odstranit - buď posunutím světelného zdroje nebo retuší.

6) Při fotografování interiéru je nejtěžší umístit světelné zdroje tak, aby fotograf mohl zároveň umístit do automobilu fotoaparát. Ideální je fotografovat

automobil s uříznutou střechou. U snímků interiérů se také záměrně svítí směrovaným bočním světlem např. pro zdůraznění materiálů, ze kterých jsou vyrobeny sedačky. Třeba i na malý detail přístrojové desky jsem použil sedm světelných zdrojů.

7) U každého záběru by měl být přítomen zadavatel projektu, aby dohlížel nad správností celého záběru.

8) Aby nedocházelo k optickému zkreslení používají se u formátu 4.5x5 palců objektivy s delší ohniskovou vzdáleností než je základní, tj. od 180mm a výše.. Záleží ovšem také na zákazníkovi, jestli je jeho záměrem podat automobil zdeformovaný, můžete použít i širokoúhlý objektiv.

Brunclík často spolupracuje s různými reklamními agenturami např. pro agenturu Ogilvy fotografoval automobily značky Ford, (viz.obr.č.29) dále fotografoval zelené Audi TT, (viz.obr.č.28) pro reklamní kampaň pivovaru Staropramen a pro mnoho dalších: Honda, Toyota, Renault atd. Spolu s Karlem Benešem dostali zakázku vyfotografovat podle originálního diapozitivu 13x18 přesně stejný snímek pro Francouzkou firmu Renault. Byli nuceni zachovat přesně stejnou světelnou atmosféru podle originálního snímku! Ale i s takhle složitou zakázkou si dovedli poradit. Brunclík říká, že se jednalo o jeden z nejtěžších snímků automobilu, který kdy fotografoval, použili jsme na to tenkrát asi 12 světelných zdrojů (viz.obr.č.30).

Většina německých fotografů, se kterými měl Brunclík možnost se seznámit, nevyužívá přímo zábleskového světla, které je ve výsledném obraze poněkud tvrdší, ale používají klasické pilotní osvětlení bez záblesku nebo se nad automobil zavěsí odrazná deska, na kterou se svítí. Tak se dá také docílit měkčího osvětlení. Brunclík svým pojetím fotografie automobilů nepřinesl nic nového co se týče pohledu na zobrazovaný předmět. Avšak zavedl v České fotografii nový studiový přístup v osvětlení takto náročného lesklého předmětu. Jeho snímky jsou po profesionální linii velice dobré a o to především u studiové fotografie automobilů jde.

Jan Jindra narozen 7.10.1962

"Absolvoval studium fotografie na SPŠG v Praze (1978-82) a na FAMU (1987). Samostatný fotograf, 1992 fotoreportér novin Prostor. Žije v Praze. Fotografuje od svých 14 let. Ve volné tvorbě se zpočátku orientoval na dokumentární a reportážní fotografii. Už během středoškolských studií vytvořil několik dokumentárních souborů např. "Noční rychlík" složený z neuhlazených momentek pořízených většinou metodou skryté kamery během noční jízdy vlaku. Naturalismus bleskového osvětlení ve stylu Weegeeho využil v sarkasticky laděných momentkách ze silvestrovské oslavy v pražském hotelu Jalta. Zatímco v diplomové publikaci "Jídelní a lůžkové vozy" obrazově vyjádřil vlastní zážitky a pocity z praxe průvodčího lůžkových vozů na mezinárodních tratích. Dále inklinoval k tzv. subjektivnímu dokumentu. Vytvořil řadu záběrů z událostí v listopadu 1989 v Praze a z odchodu sovětských vojsk."[1)]

Po roce 1989 se ještě nějakou dobu věnuje reportážní fotografii, ale časem poznává, že tato kapitola jeho fotografické tvorby je nadobro uzavřena. Jindra ještě vytváří subjektivní černobílý soubor o životě v New Yorku, kde zachycuje obyvatele tohoto gigantického velkoměsta v jejich každodenních činnostech. Například černošské basketbalisty obklíčené lesem mrakodrapů. Pro Jindru je v současné době dokumentární fotografie po formální stránce ukončenou kapitolou. Sám o tom říká, že nelze překonat staré mistry dokumentu H.C.Bressona či Williama Kleina snímky. Sám nechce být pouze jakýmsi plagiátorem. Uznává, že lze dokument rozšiřovat co se týče obsahové stránky.

A tak se nechá v roce 1994 zlákat myšlenkou vyzkoušet si vyfotografovat automobilový kalendář pro firmu Hyundai. Svého úkolu se zhostil s profesionálním přístupem. Pro každý záběr pečlivě volil prostředí, ve kterém daný model automobilu umístí. Např. studii křiklavě červeného sportovního vozu umístil do tmavého prostředí štěrkovny (viz.obr.č.31), tudíž pracoval v

---

[1)]Autorský kolektiv: Encyklopedie českých a slovenských fotografů, ASCO Praha 1993

plenéru za daného osvětlení. V tomto případě pomohla Jindrovi šťastná náhoda, která přeje jen připraveným. Když se mezi mraky prodral těsně před expozicí paprsek slunečního světla jako na objednanou a osvětlil pouze automobil a ostatní okolí zůstalo v šeru. Vznikl tak velice dramaticky působící záběr. Pro tuto práci v plenéru využíval většinou Jan Jindra ranního difusního osvětlení těsně před rozbřeskem, kdy je automobil ideálně nasvětlen rozptýleným světlem ze všech stran. Na karosérii automobilu se odráží pouze ranní obloha, proto je důležité vybírat prostředí, kde je předmět umístěn na horizontu tak, aby široko daleko nebyla žádná stavba či porost, nejlépe ve volné krajině.

Podobného efektu je možno docílit při západu slunce. Barevné podání snímku je samozřejmě mnohem teplejší. Tento druh osvětlení využil u snímku na sjezdu z dálnice na Hradec. Tomuto místu dominuje most s moderní ocelovou konstrukcí připomínající ráhnoví plachetnice. Čeští fotografové často vyhledávají tento motiv. Na stejném místě již fotografoval např. Jan Pohribný pro kalendář Škoda. Jan Jindra se touto prací dostal do podvědomí jakožto český fotograf, který dokáže kvalitně nafotografovat automobil. Dále pak dostal zakázku od japonské automobilky Toyota (viz.obr.č.32), aby vytvořil snímek pro kampaň nového modelu Toyota Yaris. Tentokráte se jednalo o studiový záběr, který se realizoval ve strahovském filmovém ateliéru. Jindra měl za den vyfotografovat dva záběry, což se může zdát na první pohled málo, ale opak je pravdou. Bez asistentce zkušených filmařských osvětlovačů by nebyl schopen předmět dokonale nasvětlit. Samotné fotografování trvalo od půl páté ráno do jedenácté večerní! Automobil byl umístěn na půlmetrovém podstavci, aby mohl být nasvícen ze všech čtyř světových stran. Jindra zásadně nepoužívá pro osvětlení zábleskova světla!!! Ale celá scéna byla svícena skrz gigantické odrazové desky nebo odrazem. Tímto způsobem osvětlení má fotograf větší možnost kontroly něž při zábleskovém pilotním svícení. Samozřejmě se ke každému záběru zhotovuje zkušební snímek na polaroid. Který u použití zábleskového světla ne vždy odpovídá výslednému

snímku na diapozitivu! První snímek byl čistý boční záběr černého automobilu na černém pozadí. Na výsledném obrazu jsou osvětleny pouze linie automobilu. Snímek působí, jako by se jednalo pouze o siluetu. Mistrně je zde nasvícena boční linie automobilu. Celá scéna se vynořuje jakoby z oparu. Je to Jindrův tajný trik, kdy do pozadí umístil umělou mlhu, která je prosvětlená směrovaným protisvětlem. Tento snímek se stal hlavním motem celé kampaně. Druhý snímek byl přední tříčtvrteční pohled na automobil.

Celá scéna byla fotografována fotoaparátem Sinar a objektivem 450mm, tzn. při velkém výtahu měchu, takže jakýkoliv pohyb světly či aparátem znamenal hodinové zdržení. Podle slov Jana Jindry je fotografování automobilů vlastně jednoduchá záležitost, kdyby automobily nebyly tak velké! Fotograf musí osvětlovat automobil mnohem větším světlem, než je velikost předmětu!

Velice důležité pro další působení a rozvoj Jana Jindry byl okamžik, kdy se v roce 1999 dostal do prestižního sdružení BBF německých foto dizajnérů jako jediný český fotograf. Na základě této prezentace pak obdržel velice důležitou fotografickou zakázku v té době již pro zcela německou firmu Škoda Auto. Jednalo se o dvanáct fotografií náhradních automobilových dílů, které byly vyzvětšovány do gigantických rozměrů a umístěny na dvanáct plachet přívěsů kamiónů. Touto velice úspěšnou a lukrativní zakázkou si Jan Jindra otevřel dveře k další spolupráci s celým německým koncernem Volkswagen Grup.

Hned v dalším roce obdržel zakázku na zhotovení studiových fotografií nového tipu automobilu Škoda Felície Mystery. Pro tento katalog vytvořil celkem osmnáct fotografií z toho třináct detailů interiéru a exteriéru vozidla.

Tímto katalogem se Jindra definitivně zapsal u německého výrobce jako velice dobrý fotograf statických automobilů. Poslední zakázku, kterou Jindra získal, byla fotografie nového Volkswagenu Bora. Stal se tak prvním českým fotografem, který fotografoval přímo pro německého výrobce.

Celý projekt byl realizován v České republice a to na Moravě u Svitav, kde kvůli realizaci jedné fotografie byl uzavřen na dobu šesti hodin tunel pro motorová vozidla od půlnoci do šesté ráno. Náklady na toto uzavření a celou

realizaci se pohybovaly řádově okolo statisíc korun. Fotografování takto exklusivního snímku vypadá skoro jako natáčení filmu. A neobejde se bez patřičných příprav a asistence mnoha dalších osob, které jsou k celé realizaci nezbytné. Kupříkladu na vzniku této reklamní fotografie se podílel štáb přibližně deseti osob. Celá světelná scéna je podána v zeleném nádechu. Jindra využil stávajícího osvětlení tunelu. Stříbrný automobil je prosvětlen pomocí odrazových desek, dojem pohybu automobilu je dodělán na počítači pohybovým rozostřením silnice. Dominantní červená světelná spirála linoucí se celým tunelem je také výtvor počítačového umu art direktora celého projektu (viz.obr.č.33). Fotograf se zde ocitá již v roli profesionála, který musí splnit přesně zadání zakázky. Samozřejmě vkládá do projektu maximální dávku své invence, protože výsledný obraz je zároveň jeho vizitkou. Výsledný produkt splňuje všechny požadavky moderní reklamy, je vidět, že fotograf ve spolupráci s grafickým dizajnérem odvedli perfektně svoji práci. Na snímku zaujme diváka nejprve rudá dynamická spirála, která vtáhne diváka do děje, stříbrně volená barva automobilu celou scénu ještě více rozjasní. Z toho lze usuzovat, že i zde se dá dělat špičková reklama. Jindra se svoji prací rozhodně zařadil mezi přední tvůrce studiových snímků automobilů v Čechách.

Podle názoru Jana Jindry nejsou čeští fotografové horší než zahraniční.

Hlavním důvodem proč nedostávají patřičně lukrativní zakázky je nemožnost se prokázat dostatečným portfóliem oproti německým kolegům, kteří fotografují studiově automobily již několik desítek let. Výrobci automobilů proto sázejí v takto nákladných projektech na osvědčené fotografy, u nichž mají stoprocentní záruku kvality. V tomto případě nejde ani tak o cenu, ale o kvalitu. Denní honorář kvalitního fotografa se pohybuje okolo 4.000 německých marek!

V současné době se ve své volné tvorbě Jindřich Jindra převážně věnuje vytváření surrealistických barevných snímků pro obálky počítačových časopisů, vznikají tzv. "Kybernetické fotografie".

Karel Beneš narozen 19.11. 1951

Spoluzakladatel studia ASA. Fotografii automobilů se věnuje již bezmála dvacet let. První větší zakázku fotografoval stejně jako Pavel Brunclík pro firmu Motokov. Dále spolupracoval s Generálním ředitelstvím automobilových závodů Škoda, pro které fotografoval kalendář muzea v Mladé Boleslavi. Zde se Beneš uvedl nezapomenutelným způsobem. Při nočním fotografování se mu podařilo rozbít skleněnou výlohu a navíc odvézt klíče od muzea do Prahy. Myslel si, že tím pro něj spolupráce nadobro skončila, ale opak byl pravdou! Na této zakázce pracoval jeden měsíc, kdy během této krátké doby nafotografoval padesát kusů starých veteránů. Tyto automobily fotografoval převážně v barrandovských ateliérech za pomoci dvou asistentů. Na této práci trávil denně až čtrnáct hodin. Vytvořil tak soubor technicky kvalitních záběrů jak celků tak detailů automobilů.

Začal pro Škodu Mladá Boleslav fotografovat čím dál více zakázek. Zpočátku se jednalo o exteriérové snímky automobilů v daném prostředí, ale i zde se Beneš snažil alespoň spojit automobil se zajímavou architekturou. Například pro katalog nové Škody Favorit zde v jedné kompozici spojil automobil s moderní architekturou hotelu Fórum. Od samého prvopočátku prosazoval Beneš myšlenku vytvoření samostatného studia přímo ve Škodových závodech. Nedostatek studia řešil Beneš fotografováním u neutrálních bílých stěn.

Vyzvětšovaný snímek na materiál cibachrome se pak pomocí průmyslové "airbrshové" retuše vyhlazoval. Beneš se i v skromných podmínkách snažil docílit co nejkvalitnějšího jakoby studiového snímku, např. u fotografování interiéru vozu nalepoval na skla automobilů mléčné fólie. A při ideálním natočení automobilu tak, aby do interiéru dopadalo co nejvíce denního světla, pak výsledný obraz vzbuzoval dojem, že se jedná o studiový záběr. Beneš používal zásadně delších ohniskových vzdáleností pro fotografování automobilů. O správnosti svého rozhodnutí se pak přesvědčil při návštěvě několika zahraničních studií. Po změně majitele fabriky Škoda Mladá Boleslav

na německý koncern Volkswagen Grup se změnila i strategie propagace automobilů. Ale ani v německých podmínkách začátkem devadesátých let se nepoužívala počítačová retuš, vše se řešilo ruční prací. Do Čech přišly počítače na trh maximálně s ročním zpožděním. Beneš byl mezi prvními fotografy, který v České republice vyfotografoval snímek pro použití na "billboard". Na tomto snímku spolupracoval Beneš s renomovaným grafikem Václavem Vozděchem. Na snímku je automobil nafotografovaný v Paláci Kultury, kde si pro toto fotografování pronajali malý sál, k tomuto snímku byly dodatečně smontovány barevné balónky s rozjásanými dětmi. Pro balónky musel dokonce Beneš dojet do Norimberka! Výsledný obraz se skládal ze tří záběrů: barevné balónky, rozjásané děti a automobil.

Tyto tři snímky se pak pomocí vykrývání vyzvětšovaly na barevný materiál Cibachrome, nakonec bylo vše pospojováno pomocí americké retuše a teprve poté se celá fotografie naskenovala na rotačním bubnu.

Podobným způsobem se dělal i první katalog pro Volkswagen, pro který byl Beneš na základě výběrového řízení vybrán. V roce 1992 dostal zakázku od nového vedení v Mladé Boleslavi, vyfotografovat první katalog automobilů Škoda ve studiu. Pro tento záměr si Beneš pronajal studio v Hostivařských ateliérech, vše bylo svíceno soustavou zábleskových světel Broncolor. Jeden snímek se fotografoval přímo ve Volfsburgském studiu, které je umístěno ve výrobním areálu automobilky Volkswagen. Ve Volfsburgských ateliérech strávil Beneš asi týden díky doporučení od výrobce. Zde se Beneš seznámil s německým firemním fotografem panem Türmanem. Tak mohl Beneš asi jako jeden z prvních českých fotografů proniknout do tajů fotografování automobilů v cizině! Benešův přínos pro rozvoj české reklamní fotografie automobilů je nesporný. Stal se společně s kolegou Brunclíkem jakým si průkopníkem studiového snímání automobilů. Jeho práce jsou na první pohled poznat svoji precizností v technice, která musí být u Benešových snímků stoprocentní. Beneš je také dobrým obchodníkem a dokáže svoji práci patřičně prodat. Dokonce byl Beneš spolu s dalším českým fotografem Janem Pohribným přijat

tento rok do mezinárodní asociace evropských fotografů a má právo užívat za svým jménem zkratku QEP.

Volfsburgské fotostudio

Ve Volfsburgu jsou dvě studia, jedno studio je vybaveno zábleskovým zařízením, druhé je naprosto prázdné. Zábleskový systém se skládá ze dvou obrovských zábleskových van o délce asi 10m. Tím splňují asi tu nejdůležitější zásadu: **" Zábleskové světlo musí být minimálně 2x tak větší, než je délka automobilu! "**

Obě tato světla jsou ukotvena ve stropě pomocí kolejového systému, aby se s nimi dalo horizontálně i vertikálně pohybovat a dále pak další obrovská bílá odrazová plocha o rozměrech cca 20m x 10m. Vše je pak ovládáno elektronicky! Volfsburgské studio používá fotoaparáty Sinar na formát 13cm x 18cm, dále využívají maximálního výtahu měchu až 1m, tím docilují efektu teleobjektivu. Systém práce je poněkud rozdílný od podmínek, na které jsme zvyklí v České republice. Volfsburgské studio nepoužívá vůbec polaroid, ale celou scénu nejprve dokonale nasvětlí, několikrát proměří a potom udělají rovnou jeden zkušební diapozitiv. Ten vyvolají v laboratořích umístěných ve vedlejší budově. První expozice bývá dobrá díky dlouholetým zkušenostem. Když se jim snímek nelíbí, fotografují scénu třeba desetkrát až je záběr dokonalý. Poté teprve nafotografují celou scénu 5x stejnou expozicí. Znovu počkají až se snímky vyvolají a teprve po zapaspartování všech záběrů a odsouhlasení snímku celou scénu zruší. V porovnání s českými podmínkami, kdy se pracuje způsobem polaroidů, kterým fotograf musí plně důvěřovat jakožto zkušebnímu materiálu, kdy se scéna vyfotografuje na diapozitiv a okamžitě následuje další scéna.

Pan Türman má pouze jen jednoho asistenta, který dělá vše např. odstraňování nežádoucích lesků pomocí černých hadrů, které se napínají na různé panely. Ve studiu vládne německá preciznost. Každé porušení pozadí se okamžitě přetírá bílou barvou, takže výsledný obraz je dokonalý i bez použití počítačové

retuše. Celou scénu pozoruje fotograf pomocí dalekohledu přímo od roviny fotoaparátu. Tím dosahují co nejlepší kontroly nasvětlení automobilu, zvláště v detailech. Obvykle se jeden záběr automobilu fotografuje dva až tři dny. Beneš měl pouze jeden den. Podle jeho slov takový fofr pan Türman ještě nezažil!

Foto studio Staud

Toto Stuttgardské studio patří mezi nejmodernější studia v Evropě. Celé studio stálo 17 milionu marek včetně fotografického vybavení a kanceláří. Studio je řízeno pomocí centrálního počítače např. každý den se vypíná ve 21 hodin proud v celé budově, všechna okna se ve studiu otevírají automaticky. Vstup do studia je přes bezpečnostní dveře, které jsou otvíratelné pouze pomocí kódu. Hlavními zákazníky jsou výrobci luxusních značek Porsche či Mercedes, pro které fotografuje i tajné prototypy. Celý areál je střežen elektronicky. Přístupný je pouze po zadání tajného kódu. K fotografování automobilů se René Staud dostal přes fotografování nábytku, který se v přístupu k práci tzn. složitostí nasvětlení nejvíce podobá právě automobilům. Tyto obrovské prostory umožňují současně fotografovat tři automobily najednou, z toho jeden může být nákladní automobil s návěsem. Vybavení studia patří k unikátům ve světové fotografii. René Staud používá speciálně jím navržené zábleskové osvětlení Broncolor. Unikátnost celého zábleskového zařízení nespočívá pouze ve velikosti světelných van až několika desítek metrů dlouhých, ale zejména v konstrukci. Staud nahradil plátěné vany vanami kovovými to proto, aby se mohl fotograf po zábleskovém osvětlení pohybovat, tzn. chodit a sledovat celou světelnou scénu z úhlu světla. Tato světla jsou potažena vypnutou mléčnou fólií, skrz kterou se svítí. V tomto unikátním studiu se fotografuje také na unikání rozměr diapozitivu 18cm x 24cm!

Přísně utajená mise

V časopise Auto Tip vyšel v prvním čísle roku 2001 článek o tom, jak se fotografují automobily v zahraničí, konkrétně šlo o fotografování nového typu škody Fabia Combi. Pro zajímavost předkládám zajímavé pasáže z tohoto článku.

"Téměř půl roku před tím, než se Škoda Fabia Combi oficiálně představila na loňském Pařížském autosalonu, pózovala za přísných bezpečnostních opatření před objektivy fotoaparátů pro firemní prospekty. K realizaci projektu byla vybrána pražská reklamní agentura Grey a náš sesterský časopis Auto Bild byl exkluzivně při tom. V dubnu bývá v Portugalsku obvykle teplé a slunečné počasí. Nebylo však loni, kdy se rtuť teploměru po několik dní držela na 12 stupních a lilo jako z konve. Do této nepohody přijel Oliver Kapusta, tehdejší kreativní ředitel agentury Grey se svým realizačním týmem, aby zde pořídil snímky Škody Fabia Combi pro firemní prospekty. Šlo o přísně utajenou misi, vždyť kombík se široké veřejnosti odhalil až o 6 měsíců později v Paříži. "Předloni v létě jsme ve Španělsku přistihli turisty s videokamerou," vypráví Jürgen Osmer, vedoucí propagačního oddělení Škodovky. "Chtěli získat unikátní záběry, ty pak zveřejnit a samozřejmě zpeněžit. Ještě štěstí, že jsme dotyčné osoby při velkorysé večeři přemluvili." V případě Auto Bildu to nepřipadá v úvahu, protože jeho fotoreportér se může této ojedinělé akce zúčastnit. Jediná podmínka od vedení Škodovky zní: snímky se nesmí zveřejnit dříve, než se model oficiálně představí na říjnovém autosalonu v Paříži. Každý den začíná stejně, budíčkem ve 4 hodiny ráno. Po něm následuje hodina jízdy k odlehlému pobřeží a další hodinu zabere příprava veškerého vybavení. Když rudá ohnivá koule začne vycházet na obzoru, zbude na vlastní fotografování slabá půlhodina. Po ní se všechno skryje a znovu připraví až na večer, aby při západu slunce mohla spoušť fotoaparátu cvakat znovu. Do postele se většina členů týmu nedostane dříve než ve 2 hodiny v noci, až když přijdou filmy z laboratoře. Tedy pokud vše běží hladce.

"Občas to děláme i tak, že si pronajmeme obytný automobil a spíme v něm

přímo na místě. To proto, abychom byli hned u toho, když světlo dostane ty správné barvy," popisuje Peer Oliver Brecht svou taktiku. Denní taxa tohoto švábského fotografa, který pracuje např. také pro Porsche, dosahuje 90.000,-Kč. Výdaje na tuto akci jsou gigantické. Původně se počítalo s jedním špičkovým fotografem a třemi dny práce. Nakonec dvacetičlenný tým vytrvale pracoval šest týdnů, nejednou nepřetržitě ve dne v noci. Vybrat vhodné místo pro fotografování je mnohdy zdlouhavá a náročná záležitost. V tomto případě portugalský „špeh" najezdil kolem 4.000 km, než našel fotogenické prostředí. Jde o okresní silnici vzdálenou asi 2 hodiny jízdy od Lisabonu. Vedle ní je obilné pole a na něm větrné elektrárny. Chybí už jen slunečné počasí a mráčky na obloze. "Strategií Škodovky je vyhledávat přírodní scenérie a ne uměle stavět domy, budovat silnice nebo najímat flotilu vrtulníků," objasňuje asistent Škodovky Klaus Herde. A hned dává příklad: "Společnost BP si kvůli reklamnímu spotu nechala postavit čerpací stanici uprostřed arabské pouště." Když se tedy Škodovka odvolává na přirozené prostředí, proč potom Portugalsko a ne nějaká oblast v Česku? „Protože zde častěji svítí slunce," odpovídá další člen týmu Osmer a poukazuje na konkurenci, která fotila v Keni a v Kalifornii. Aha....Některé snímky vznikají za dost podivných okolností.

Fotograf Michael Klein se například musí nechat připásat na plošinu namontovanou před vozem Felicia Fun (viz.obr.č.37). Automobil má tmavý lak karosérie, to aby nedocházelo k reflexi, a asfalt pro větší efekt kropí. Silnice je uzavřena a celou okolní oblast střeží tamní policie. Záběry z výšky několika centimetrů nad vozovkou se pořizují při rychlosti 4O km/hod, přesto vypadají velmi dynamicky (viz.obr.č.41). Takto například vznikla i ústřední fotografie této reportáže. Kvůli jiným snímkům je k dispozici dvanáctimetrové rameno, které se uchytí k zádi automobilu a na jeho konec se připevní fotoaparát (viz.obr.č.39).

Takto lze dělat jízdní fotky i v rychlosti chůze. Příští ráno, když je jisté, že obloha ten den bude čistá, odjede celá skupina směrem na jih zhotovit další

sérii snímků. Cílem cesty je obří olejová nádrž v rafinérii. Jako rekvizity slouží návěsový tahač a dvě role krytinové lepenky. Nákladní automobil je tu od toho, aby Fabia Combi byla výš od země a černá lepenka natažená na podvalníku simuluje asfalt. Souprava najede před stříbřitou nádrž a pak nezbývá než počkat na vhodný okamžik. "Jen aby se dostavil ten správný západ slunce," mumlá si pro sebe fotograf Michael Klein, když dlouhé minuty stojí po kotníky ve studené vodě (viz.obr.č.38).

„Ne všechno se holt dá naplánovat," dodává k tomu později. "Jako minulý týden, když jsme si večer nachystali potřebné vybavení a ráno nám přímo před objektivem fotoaparátu kotvila námořní fregata. I při takové akci nastanou okolnosti, na něž je místní policie krátká, i když se jinak snaží."[1)]

5. FOTOGRAFOVÁNÍ FORMULE 1

Patří k jedněm z vrcholů, kterého může motoristický fotograf dosáhnout. Současné formulové vozy jsou ve své podstatě nejrychleji se pohybující reklamy na světě. Většina fotografů Formule 1 dává přednost používání nízkocitlivých diapozitivních filmů, např. Fujichrome 50asa. Tento film je prakticky bezzrnný a jeho podání barev je co nejbarevnější až přehnaně přebarvené. Tento druh filmů právě fotografové až na malé vyjímky vyhledávají, aby červené vozy Ferrari byly co nejčervenější (viz.obr.č.42), modré Bennetony co nejmodřejší.

Protože se již od roku 1992 pravidelně účastním nejrychlejších závodů světa F1, rád bych se s vámi podělil o své zkušenosti. Mé začátky nebyly zrovna jednoduché, na první závod jsem se dostal naprosto neplánovaně ve svých 18 letech, kdy jsem byl prvním rokem zaměstnán v motoristickém týdeníku „Svět Motorů." Přišla nabídka od záchranného týmu Narex konkrétně od majitele Cyrila Svobody, že bych se s nimi mohl účastnit závodů F1 na maďarském

[1)] Auto Tip: Přísně utajená mise 2001 č.1 strana 6-7

Hungaroringu. Firma Narex se zde starala o bezpečnost na celé trati v případě havárie, požáru či nehody formulových vozů. Jelikož jsem neměl vyřízenou akreditaci, stal jsem se jedním ze členů posádky. Samozřejmě jsem nezachraňoval, ale měl jsem díky speciálnímu označení traťových komisařů přístup do depa a okolo celého okruhu! Jelikož jsem byl v F1 úplným nováčkem, tak jsem svým počínáním působil šéfovi týmu Narex nejeden problém, pohyboval jsem se na místech kde jsem nesměl a dokonce mi kontroloři odebrali patřičné označení. Jakožto člen záchranného týmu jsem neměl fotografovat, ale sedět v automobilu, ale já jsem ležel v trávě u svodidel a mačkal spoušť! Vzpomínám si na své první pocity, když kolem mne projel vůz F1 a já jsem se zrovna pohyboval v místech, kde formule projíždí pod nadjezdem. V té chvíli jsem myslel, že ohluchnu, tehdy jsem ještě nepoužíval ucpávky do uší! Zvuk silně rezonoval o stěny nadjezdu a tak jem se zachránil před zdravotními problémy tím, že jsem si nastrkal do uší filtry od cigaret. Další úsměvnou příhodu mám z okamžiku, kdy se mechanici týmů převlékají před závodem do nehořlavých týmových overalů a všichni vypadají stejně jako závodníci. A já jsem fotografoval místo jezdců, neznámé mechaniky! První tři roky od roku 1992-1994 jsem jezdil pouze na jediný závod F1 na Hungaroring, kde se mi podařilo udělat několik již unikátních záběrů např. Jiskření za formulovými vozy (viz.obr.č.43), za kterými se díky technickým úpravám již nejiskří, protože konstruktéři umístili ze spodu formule dřevěnou lištu. Či bohužel unikátní portréty v té době ještě žijícího Aertona Seny, který tragicky zahynul roku 1994 při havárii v italské Imole.

Od roku 1995 jsem poprvé začal spolu se svým píšícím kolegou z Auto Tipu Petrem Minaříkem jezdit také na jiná závodiště např. italská Imola, německý Hockenheim. Od roku 1999 se účastním již většiny závodů F1. V letošním roce 2001 jsem absolvoval všech sedmnáct podniků seriálu mistrovství světa F1. V sezóně roku 2000 jsem poprvé obdržel permanentní akreditaci (akreditace na všechny podniky roku 2000). Cesta mezi tyto vyvolené fotografy byla obtížná. Musel jsem absolvovat většinu formulových závodů

v roce 1999 a zároveň otisknout požadovaný počet fotografií. Nemít za sebou největšího českého motoristického vydavatele Automedia, který mě na závody F1 vysílal a díky němuž jsem měl zajištěný odbyt svých fotografií, nemohl bych splnit tak přísná kritéria organizátorů FIA. Do té doby, než jsem získal permanentní akreditaci, jsem se musel akreditovat na každý jednotlivý závod zvlášť. Začínal jsem od nejnižší akreditace, se kterou jsem měl přístup pouze na trať nikoli však do boxů na startovní rošt ani do první zatáčky po startu či pod stupně vítězů. Během několika let jsem se propracoval k vyšší akreditaci, která mi umožňuje přístup jak do boxů během tréninků tak po požádání o speciální samolepku u delegáta FIA i na startovní rošt.

Velice důležité pro fotografa F1 je znalost jednotlivých okruhů, která se dá získat pouze praxí. Fotograf musí dokonale znát každý okruh, aby si mohl vybrat dle situace to správné místo. Zkušení fotografové přesně vědí, ve kterém čase je pro daný úsek trati nejlepší osvětlení. Dokonale také znají všechny zatáčky a vědí, kde formule jezdí např. přes obrubníky, prudce brzdí apod. Nejobtížnější a zároveň nejkrásnější je monacký okruh. Jedná se o jediný městský okruh seriálu F1. Závodní vozy projíždějí přímo po ulicích Monaka. Pohyb fotografa okolo trati je ztížen nedostatkem prostoru. Ne na každé místo se dá během závodu dostat. Musíte znát jakým tunelem, nadchodem, podchodem či výtahem se kam dostanete. Monacký okruh skýtá jako jediný na světě možnost nafotografovat jedoucí formule ze všech možných úhlů. Je zde možno fotografovat z různých mostů (viz.obr.č.44) či ze schodů pod monackým kasinem nebo unikátní průjezd monackým tunelem či zachytit vůz F1 před scenérií azurového pobřeží (viz.obr.č.45).

Jinde na světě nejsou fotografové formulím tak blízko snad jedině v belgickém SPA. Vzdálenost mezi jedoucí formulí a fotografem je někdy jen pouhý metr. Je až k nevíře, že zde nedochází k žádným vážným zraněním či usmrcením.

Většina závodních tratí je uměle vytvořena na volných prostranstvích mimo město. Mezi nejmodernější uměle vytvořené závodiště patří malajský okruh Sepang ležící 50 km od Kuala Lumpur. Tento 5,5 km dlouhý okruh byl

zbudován na místě bývalého pralesa. Okruhu dominuje hlavní tribuna ve tvaru lotosového květu. Tiskové centrum je vybaveno nejmodernějším zařízením. Jsou zde k dispozici obrovské trezory jak pro novináře tak pro fotografy. Kolem celého okruhu je jak uvnitř tak venku obslužná komunikace. Po této komunikaci jsou fotografové rozváženi pomocí oficiálních „schutle bussů" kolem celé trati. Tento servis pro fotografy funguje na většině moderních okruhů. Mezi fotografy panuje velká rivalita, např. díky malým prostorům v prvních zatáčkách musí fotograf obsadit výhodnou pozici nejméně jednu hodinu před startem závodu. Např. na okruhu Hockeinheim si fotografové zabírají svá místa nalepením vizitek se svým jménem již den dopředu. Další přetlak fotografů je vždy na startovním roštu kolem předních jezdců. Každý se snaží dostat co nejblíže k jezdcům.

Tato profese umožňuje fotografovi procestovat celý svět, ale není tak lehká, jak by se na první pohled mohlo zdát. Musíte vzít v potaz cestování z jedné poloviny zeměkoule na druhou, časové posuny a mnohdy fotograf nevidí více než závodní autodrom.

Závěrem bych chtěl poděkovat vydavateli, že jsem měl ojedinělou možnost a mohl jsem jako jediný český fotograf být u historického okamžiku, kdy v celé jednapadesátileté historii Formule 1 jel v italské Monze první český závodník Tomáš Enge!!! Stal se také prvním jezdcem F1 z bývalého východního bloku, který vstoupil do této nejprestižnější motoristické disciplíny. Byl to pro mne nadosmrti nezapomenutelný zážitek.

5.1 FORMULE 1 - AKREDITACE!!!

Nejdůležitější osobou pro udělování akreditací je fotografický delegát FIA Pat Behar, který tuto funkci vykonává již od roku 1992. Před tím byl 15 let aktivním fotografem F1. Získání akreditace na závody F1 můžeme považovat v současné době jako velice obtížný úkol bez jehož překonání nemůže fotograf vykonávat svoji profesi.

Akreditaci přiděluje mezinárodní organizace FIA se sídlem v Ženevě. Tento mezinárodní autoklub pořádá závody G.P. Formule 1 již od roku 1950. Každým rokem jsou kritéria pro přidělování akreditací novinářům a fotografům přísnější.

I. Press permanentní fotografové musí splnit tyto náročné podmínky, aby získali permanentní akreditaci na celý rok:

a) Musí mít v médiích otištěno z předešlého ročníku F1 nejméně 240 fotografií s tématikou F1.

b) Musí se zúčastnit nejméně 12 závodů F1. V případě foto agentur musí prodávané snímky splňovat kritéria FIA. Počet permanentních fotografů z celého světa je pouze 85 !!!. Permanentní fotografové se rozdělují do pěti skupin. Každá skupina má 17 fotografů. Skupiny jsou děleny pro lepší komunikaci na německy, anglicky, japonsky, francouzsky a italsky mluvící. Permanentní fotografové mají oproti akreditovaným fotografům na jednotlivý závod výhodu volného přístupu na startovní rošt těsně před startem. Pouze 5 permanentních fotografů má možnost během závodu fotografovat atraktivní záběry zastávek v boxech, kdy během několika vteřin dokáží mechanici vyměnit pneumatiky a dotankovat palivo. Toto fotografování se řídí přísnými kritérii. Pro fotografy je vymezeno místo u boxové zdi, které do konce závodu nesmí opustit.

II. Press fotografové na jednotlivý závod - vydavatelé nebo agentury, které žádají o akreditaci na jeden závod musí předložit 15 fotografií, které byly otištěny z jednoho závodu minulého ročníku, další kritéria jsou stejná jako u permanentní akreditace.

III. Propagační fotografové - tj. fotografové pracující výhradně pro sponzory, jejich fotografie nejsou určeny k normálnímu užití k článkům v časopisech. Těmto fotografům přiděluje akreditaci organizace (FOM)-Formula One Management se sídlem v Londýně.

Celkový počet všech fotografů na jeden závod nemůže přesáhnout 130.

5.2 *Týmoví fotografové*

Tj. fotografové pracující přímo pro stáje Formule 1 nebo pro jejich sponzory. V podstatě se dá říci, že každý formulový tým spolupracuje s nějakou fotografickou agenturou. Týmoví fotografové mají oproti ostatním pro svoji práci zlepšené podmínky, mohou se např. volně pohybovat uvnitř boxů, kam nemá přístup žádný z ostatních fotografů.
Např. pro tým West McLaren-Mercedes fotografují čtyři různé fotografické agentury.

Hoch-zwei je německá fotografická agentura se sídlem v Hamburku pracující výhradně pro cigaretového sponzora West. Tato agentura se skládá ze dvou fotografů, Jürgen Tapp a Michael Kunkel. Tato agentura má od sponzora vytvořeny co nejlepší podmínky k práci. Jako jediní fotografové mají přístup dovnitř stájového boxu týmu West McLaren-Mercedes a dále mají vytvořené zázemí v tzv. "motorhomu", kde mají vyhrazený prostor pro svoji agendu, odkud rozesílají své digitální fotografie. Na každém závodě má pouze jeden z nich permanentní akreditaci, která je určena přesně na jméno. Ze zadní strany magnetické visačky je vytištěna fotografie a jméno držitele akreditace, takže není možné, aby došlo k nepovolené záměně! Jejich fotografie je možno vidět na webové stránce http://www.mclaren.com, na které jsou tyto fotografie volně přístupné pro použití v tisku. Agentura je smluvně placená od tabákového producenta Reemstma, jde vlastně o reklamu, protože jsou na fotografiích zejména formulové vozy s reklamou West. Agentura Hoch-zwei nerozesílá pouze fotografie týmu McLaren s reklamou West, ale také fotografie ostatních týmů, kvůli pořadateli F.I.A. Ten vyžaduje, aby byly tištěny fotografie i jiných vozů, jinak by agentuře nepřidělil akreditaci! V roce 2000 bylo uveřejněno celkem 1.500 fotografií s autorstvím Hoch-zwei. Tyto fotografie byly k volnému použití, tudíž bez nároku na honorář! Od letošního roku vstoupil tabákový koncern Reemstma také do závodů mistrovství světa motocyklů a

tím se rozšířila činnost agentury.

Dále pro McLaren pracuje anglická fotografická agentura **LAT**. Jedná se o velkou fotoagenturu, která dodává své fotografie do největšího formulového časopisu F1racing a dalším týmů jako je např. B.A.R.

Tým Ferrari je dalším specifickým příkladem. Pro tento tým pracuje italská agentura **„Studio Colombo.“** Jsou to dva fotografové Ercole Colombo a Alberto Crippa, kteří mají u týmu stejná privilegia jako Hoch- Zwei u týmu McLaren. Tímto způsobem spolupracují všechny týmy Formule 1 s různými fotografickými agenturami.

5.3 Agenturní fotografové

Se svojí podstatou podobají týmovým fotografům, mnohdy zde není rozdílu, dochází tak ke spolupráci mezi formulovými týmy a velkými zavedenými agenturami, u kterých je zaručena stoprocentní kvalita a další výhody. Velké agentury se snaží prodávat své fotografie všem druhům zákazníků od "normálního" člověka přes noviny a časopisy až po dodávání svých záběrů pro komerční užití sponzorům. Tento velký obchod je otázkou dobrých konekcí a dlouhodobých smluv s agenturami. Agentury používají většinou digitální fotoaparáty, aby byly schopny co nejrychleji poslat snímky do tisku či na webové stránky. Mezi velké formulové agentury patří Sutton, LAT, All sport...

All sport

Pro tuto největší fotografickou agenturu na světě fotografují F1 dva angličtí fotografové Clive Mason a Mark Thompson. Agentura All sport byla založena v roce 1968. Zaměstnává 130 nejlepších světových sportovních fotografů. 40 z těchto fotografů již bylo oceněno v nejprestižnějších soutěžích sportovních fotografií světa. Tato společnost byla založena na principech dodávání kvalitních fotografií do všech světových médií.

Jejich snímky jsou přístupné pro všechny druhy zákazníků od vydavatelů novin a časopisů počínaje, komerčními zákazníky konče, na jejich on line webové stránce http://www.allsport.com a mohou být kdykoliv zaslány z jejich digitálního archivu během několika minut pomocí Internetu nebo systémem ISDN do celého světa v digitální podobě. Jejich snímky jsou možné k dodání pro oba počítačové systémy jak Macintosh tak i PC. Hlavní sídlo firmy je v Londýně. Kanceláře mají v New Yorku, Los Angeles, Sydney a Melbourne. All sport spolupracuje se 40 zeměmi světa. Archiv Allsportu obsahuje neuvěřitelných 7.000.000 záběrů z posledních 100 let sportu. Kromě F1 obsahuje archiv ještě dalších 150 druhů sportu.

Sutton Motorsport Images

Největší motoristická fotografická agentura na světě. Agenturu založili v roce 1980 tři angličtí bratři Kein, Mark a Paul Suttonovi. Celkový počet fotografů, kteří pro agenturu pracují, je pouhých 30 fotografů a skoro stejný počet lidí zaměstnává agentura jako administrativní pracovníky. Jejich agentura dodává fotografie ze 45 nejvýznamnějších automobilových závodů světa. Přes F1, světové rallye, americké Formule Cart, F3000, 24 hodin Le Mans až po americký nejpopulárnější motoristický sport NASCAR. Jejich fotografie lze okamžitě on line získat na webových stránkách http://www.sutton *images.com.* Agentura Sutton patří mezi nejuznávanější formulové agentury. Jednoho závodu F1 se účastní nejméně šest jejich fotografů, z toho jeden sedí v tiskovém centru a okamžitě odesílá zhotovené digitální snímky na jejich internetovou stránku. Během jednoho víkendu naexponují fotografové agentury Sutton okolo 300 kinofilmů, což je 10.800 záběrů, plus podobný počet fotografií v digitální podobě!!! Zájemce o snímky má aktuálně možnost získat fotografie ze všech dnů závodu. Po sobotním kvalifikačním tréninku se všichni jejich fotografové sejdou, aby si dohodli svoji strategii na nedělní závod, mají přesně vymezené postavení v jaké zatáčce budou stát po startu a kam se

přemístí během závodu, aby nedošlo ke dvojímu pokrytí jednoho místa.
Agentura Sutton je hlavním dodavatelem obrazového materiálu oficiálního časopisu organizace FIA "F1 magazín" (viz.obr.č.46). Počtem fotografů na jednom formulovém závodě dokáže agentura zachytit všechny nejdůležitější okamžiky závodu.

5.4. Volní Fotografové

Jsou to nezávislí fotografové, kteří dodávají své fotografie buďto sponzorům pro reklamní účely nebo své snímky dodávají k otištění pro různé časopisy či jiná média. Volným fotografem se můžou stát pouze ti nejúspěšnější a zároveň nejlepší, kteří mají vytvořeno již „jméno" u svých obchodních partnerů, aby se mohli udržet v tak obrovské konkurenci fotografických agentur a v neposlední řadě se musí lišit svými snímky od ostatních fotografů, což je to nejtěžší.

Darren Heat

Narozen 1970. Fotografii motoristických závodů se věnuje posledních 12 let. Jeho zájem a nadšení pro motorismus se projevovalo již od mládí, když poprvé s rodiči navštívil závodní okruh Brands Hatch. Ve věku 14 let ho motorismus pohltil nadobro a rozhodl se stát se závodním reportérem. Po skončení druhého ročníku na střední škole v Londýně začal cestovat každý týden po motoristických závodištích celé Anglie. Této práci se věnoval po dobu dalších tří let. Jeho práce také zahrnovala šampionát Formule 3000. Skrze tento šampionát začal cestovat i po zahraničních motoristických podnicích. Tímto se uvedl do světa F1. Od roku 1994 se plně soustředí na fotografování F1. Jeho práce patří mezi nejlepší v motoristických časopisech a v komerčním využití. Heat je nyní hlavním dodavatelem fotografií pro největší formulový časopis F1 racing. Jeho fotografie jsou na první pohled rozeznatelné mezi ostatními a

stávají se centrem pozornosti sběratelů. Darren Heat pracuje také pro tým British American Racing, pro který vytváří černobílé fotografie pro použití v reklamě. Daren Heat přinesl do formulové fotografie svůj osobitý pohled především v zobrazování netradičních detailů formulových vozů či v záměrném využití protisvětla. Často při své tvorbě využívá objektivy s extrémní ohniskovou vzdáleností 600mm i více, především využívá dlouhé expoziční časy od 1/160s až po1/15s k zdůraznění pohybu jedoucího předmětu (viz.obr.č.47). Na jeho fotografických obrazech je vždy nějaká část předmětu ostrá a ostatní části jsou pohybově rozmazány. To lze docílit pouze mistrovským skloubením pohybu fotoaparátu s rychlostí formulového vozu.

Paul Henri Cahier

Známý francouzský fotograf pocházející z fotografické rodiny. Již jeho otec Bernard Cahier se věnoval fotografii ze světa F1 od 50.let. Jeho fotografie se tisknou po celém světě v nejprestižnějším časopise F1 racing. Zájemci, kteří se chtějí pouze podívat, popřípadě některé fotografie koupit, mají tuto příležitost na Cahierových webových stránkách ***http://www.f1-photo.com***, lze zde objednat fotografie od formátu A4 za 33USD či A3 za 60USD, pro soukromé použití. Cahier nabízí své fotografie také ke komerčním účelům do tisku pro časopisy a noviny, kde je cena za jeden snímek 96USD, nebo je lze využít pro jiné webové stránky za poplatek 48USD za snímek. Soukromí zájemci skuteční motorističtí amatéři a sběratelé, kteří chtějí použít fotografie pro osobní a rodinné účely, mají možnost obdržet za 14USD jeden snímek v kvalitě (velikost snímku 1680x2500 pixlů, nebo 12MB). Tyto stránky obsahují jak fotografie Paula tak i Bernarda Cahierových. Tím vznikl ojedinělý archiv celé padesátileté historie F1. Cahier je známý tím, že používá film Kodak Ektachrome 64 ASA, který na rozdíl od FUJI filmů Velvia podává co možná nejvěrnější barvy. Často využívá malé citlivosti tohoto filmu k delším expozicím i při ostrém slunci a tím dociluje rozmazání jedoucí formule. U jeho

fotografií hraje také důležitý aspekt zrno, kterému naopak dá vyniknout pomocí převolávání filmů!!! Tímto způsobem pracují ještě dva japonští fotografové. Cahierovy snímky jsou na první pohled k rozeznání od ostatních svojí expresivitou.

Rainer W.Schlegelmilch

Je známý německý fotograf. Jeho archiv obsahuje více než 500 000 fotografií ze závodů F1 od roku 1962 až do současnosti. Kromě fotografií F1 jsou zde zastoupeny fotografie z historie BMW a Ferrari. Jeho fotografie lze nalézt na jeho webové stránce, která obsahuje fotografie F1 z roku 1998 až 2001.
Rainer je známý vydáváním omezené kolekce knih "The Great Challenge" (Největší Soutěže). Každá edice obsahuje autorem podepsaných 1800 kusů. Do současné doby vyšlo pět edicí knih:

1.Clarkova éra
2.Stewardova éra
3.Laudova éra
4.Senova éra
5.Schumacherova éra

Cena jedné publikace je 480 DEM. Rainerovi fotografie jsou rozeznatelné od ostatních autorů díky speciálnímu Zoom efektu, kterého autor při fotografování používá. Zoom efekt spočívá ve změně ohniskové vzdálenosti během expozice snímku, tím se dociluje rozostření obrazu ke středu. Zoom efektu lze dosáhnout také pomocí efektního filtru. Kromě fotografie závodů F1 se Rainer Schlegelmilch věnuje reklamní a studiové fotografii a to převážně automobilů. Je členem sdružení BFFD (Bund Freischaffender Foto Design), což je asociace volných fotodizajnérů, která k této době sdružuje 500 renomovaných evropských fotografů (viz.obr.č.48).

Akira Mase

Jeden z nejstarších aktivně fotografujících fotografů Formule 1. Ve svých 67 letech je tento japonský fotograf stále velice činorodý, účastní se většiny velkých cen. Jako jediný fotograf používá infračervený materiál!!! Jeho výsledné fotografie jsou zvláštní především barevným podáním snímků tak i hloubkou, kterou je schopen infračervený materiál zachytit. Podle jeho slov je velice obtížné na tento materiál fotografovat, jelikož manipulace s filmem vyžaduje naprostou tmu. Tento handicap řeší Akira pomocí přenosného černého rukávu. Na rozdíl od ostatních fotografů, kteří vyfotografují během tří dnů desítky filmů, je pro něj úspěch vyfotografovat tři filmy denně! Svoji práci má stíženou ještě nutností uchováváním infračervených snímků v přenosné ledničce. Během své dlouholeté kariéry vydal Mase několik ojedinělých formulových publikací. Jeho netradiční přístup k práci je jistě velkým přínosem pro celosvětovou fotografii.

Obrazová příloha:

obr.č. 1, Jacques-Henri Lartigue: Automobil Delage, Grand Prix ACF, 1912
obr.č. 2, Antonín Bahenský: Havárie Claye Regazzoniho, G. P. Monako, 1968
obr.č. 3, Antonín Bahenský: Jackie Steward, Grand Prix Nurburgring, 1969
obr.č. 4, Václav Novák: Vítěz Rallye Bohemia, Enrico Bertone, 1995
obr.č. 5, Václav Novák: Rozžhavené brzdové kotouče,24 Hodin LeMans,2000
obr.č. 6, Josef Žáček: Octávia cup, Most, 2001
obr.č. 7, Josef Žáček: Rallye Český Krumlov, 2001
obr.č. 8, Josef Vrátil: Rallye Paříž-Dakar 1999
obr.č. 9, Josef Vrátil: Rallye Paříž-Dakar 1999
obr.č. 10, Karel Šefrna: Lamborghini Diabolo VT, 2001
obr.č. 11, Karel Šefrna: Lamborghini Diabolo VT, 2001
obr.č. 12, M.Kára/A. Žáčková: Kalendář 100 výročí Škoda, Leden, 1994
obr.č. 13, Miroslav Vojtěchovský: Kalendář 100 výročí Škoda, Únor, 1994
obr.č. 14, Zdeněk Sokol: Kalendář 100 výročí Škoda, Březen, 1994
obr.č. 15, Miro Švolík: Kalendář 100 výročí Škoda, Duben, 1994
obr.č. 16, Tono Stano: Kalendář 100 výročí Škoda, květen, 1994
obr.č. 17, Pavel Jasanský: Kalendář 100 výročí Škoda, červen, 1994
obr.č. 18, Rudo Prekop: Kalendář 100 výročí Škoda, červenec, 1994
obr.č. 19, Vasil Stanko: Kalendář 100 výročí Škoda, srpen, 1994
obr.č. 20, V.Simer/J.Stach: Kalendář 100 výročí Škoda, září, 1994
obr.č. 21, Jan Saudek: Kalendář 100 výročí Škoda, říjen, 1994
obr.č. 22, Michal Macků: Kalendář 100 výročí Škoda, listopad, 1994
obr.č. 23, Jan Pohribný: Kalendář 100 výročí Škoda, prosinec, 1994
obr.č. 24, Jan Pohribný: Původní verze pro kalendář 100 výročí Škoda, 1994
obr.č. 25, Jan Pohribný: Škoda na nové cestě kalendář na rok 1997
obr.č. 26, Jan Pohribný: Škoda na nové cestě kalendář na rok 1997
obr.č. 27, Jan Pohribný: Škoda na nové cestě kalendář na rok 1997
obr.č. 28, Pavel Brunclík: Reklama Staropramen Audi TT
obr.č. 29, Pavel Brunclík: Prospekt Ford Mondeo
obr.č. 30, Pavel Brunclík: Reklama Peugeot Partner
obr.č. 31, Jan Jindra: Hyundai kalendář, 1994
obr.č. 32, Jan Jindra: Hyundai kalendář, 1994
obr.č. 33, Jan Jindra: Reklama Volkswagen Bora, 2001
obr.č. 34, Karel Beneš: Kalendář Škoda Museum, 2002
obr.č. 35, Karel Beneš: Kalendář Škoda Museum, 2002
obr.č. 36, Karel Beneš: Kalendář Škoda Museum, 2002
obr.č. 37, Auto Tip: Přísně utajená mise, Ilustrační foto k článku, 2001/1
obr.č. 38, Auto Tip: Přísně utajená mise, Ilustrační foto k článku, 2001/1
obr.č. 39, Auto Tip: Přísně utajená mise, Ilustrační foto k článku, 2001/1
obr.č. 40, Auto Tip: Přísně utajená mise, Ilustrační foto k článku, 2001/1

obr.č. 41, Auto Tip: Přísně utajená mise, Ilustrační foto k článku, 2001/1
obr.č. 42, Jiří Křenek: Rudý samet Ferrari, Grand Prix Hungaroring, 1994
obr.č. 43, Jiří Křenek: Historické jiskření, Grand Prix Hungaroring, 1994
obr.č. 44, Jiří Křenek: Edie Irvine , Grand Prix Monako, 2000
obr.č. 45, Jiří Křenek: Publikované snímky v časopise F1racing, Monako 2001
obr.č. 46, Mark Sutton: Publikované snímky v časopise F1 magazine, 2001
obr.č. 47, Darren Head: Publikované snímky v časopise F1 racingine, 2000
obr.č. 48, Rainer Schlegelmilch: Publikované snímky v časopise F1magazine,

Použitá literatura:

Knihy:

Autorský kolektiv: Balalajka Petr, Birgus Vladimír, Dufek Antonín, Hlaváč Ľudovít, Hruška Martin, Scheufler Pavel a Šolc Ladislav: *"Encyklopedie českých a slovenských fotografů"*, Praha 1993.

Mrázková Daniela, Remeš Vladimír: *"Cesty československé fotografie"*, Praha 1989.

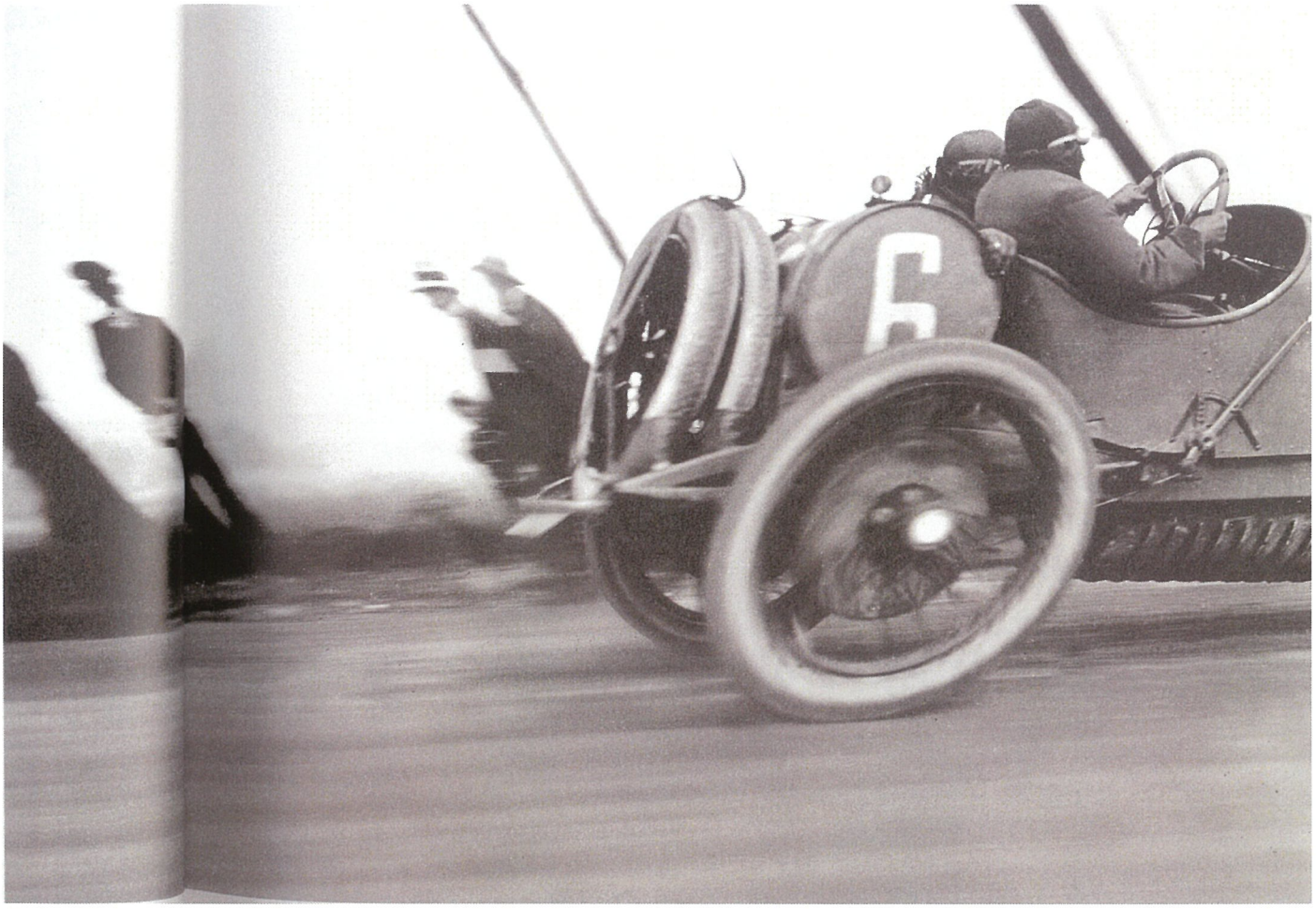
Mrázková Daniela: *"Příběh fotografie"*, Praha 1985.

Mrázková Daniela: *"Návraty k podstatě"* - katalog k výstavě, Praha 1999.

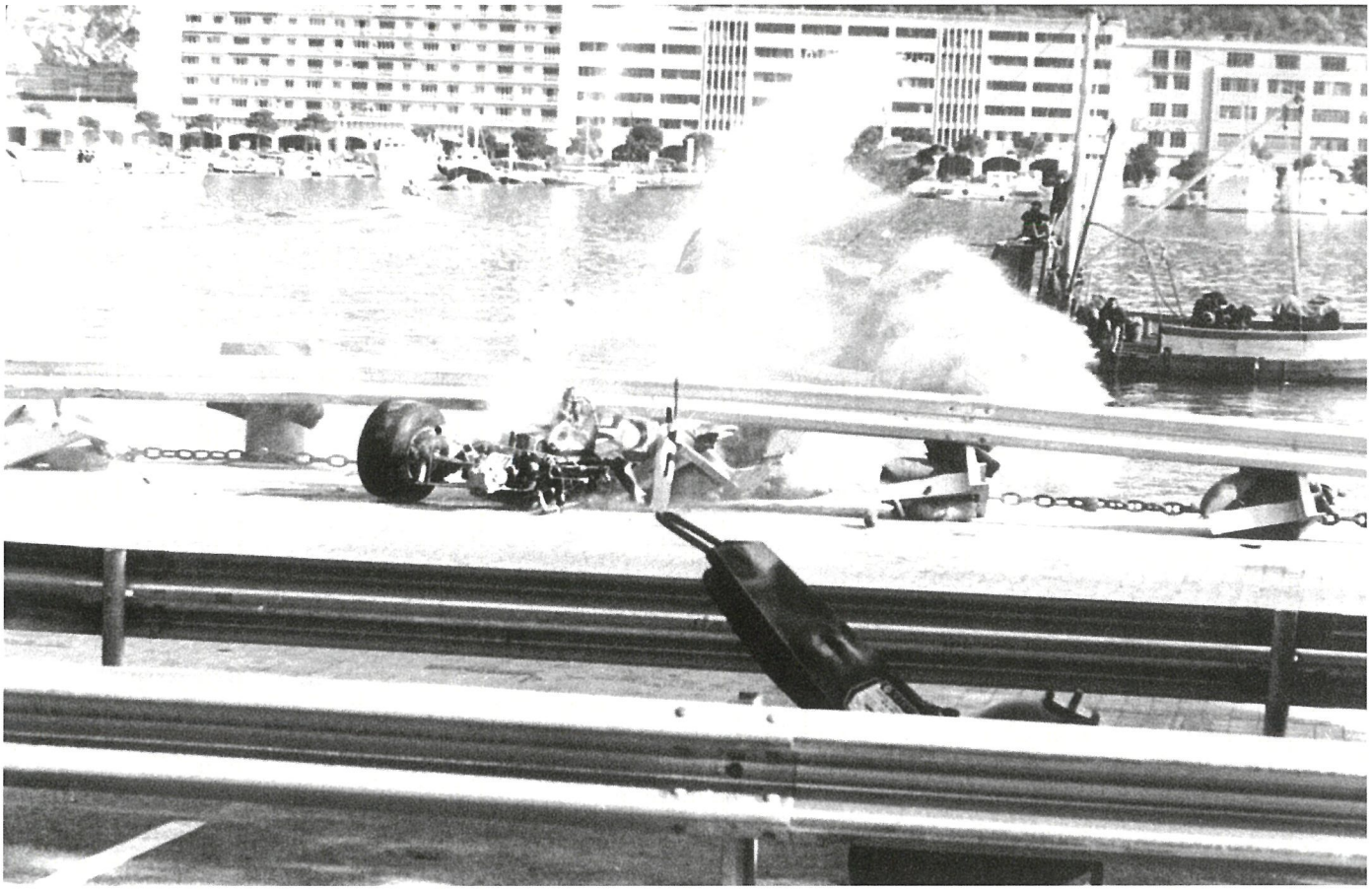
Časopisy:

Auto Tip: *"Přísně utajená mise"*, 2001, č. 1, str. 6 - 7.

Svět motorů: 2000, č. 51 - 52.



Jacques-Henri Lartigue Obr.1



Antonín Bahenský Obr.2



Antonín Bahenský Obr.3



Václav Novák Obr.4



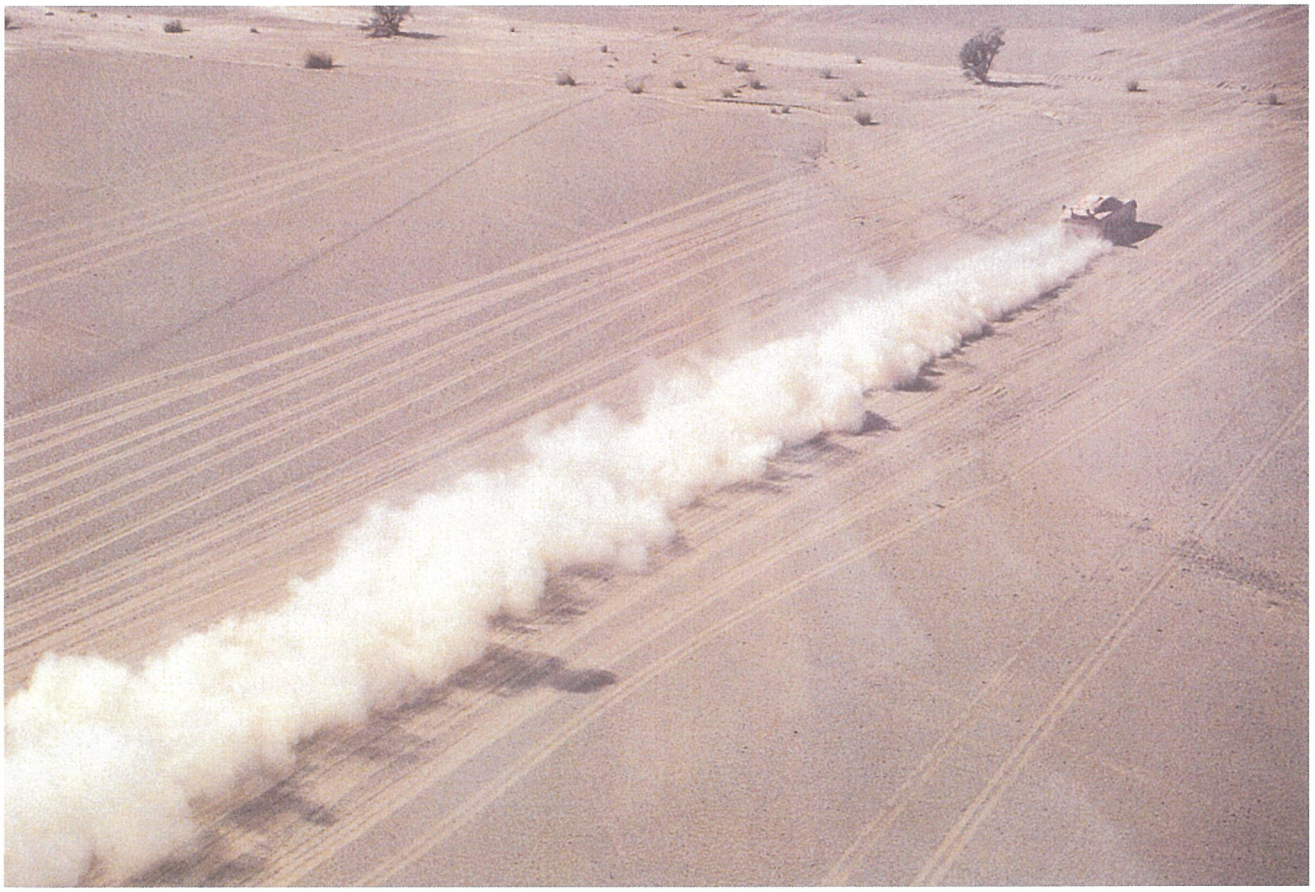
Václav Novák Obr.5



Josef Žáček Obr.6



Josef Žáček Obr.7



Josef Vrátil Obr.8



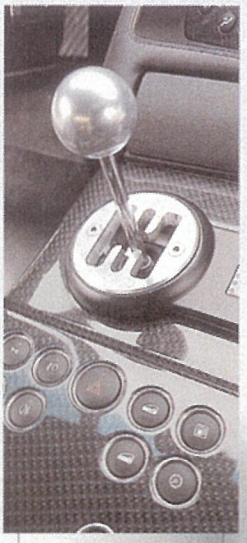
Josef Vrátil Obr.9



Impozantní zád zaujme i šíří válců zadních pneumatik

t i krajině za okny Lamborghini. ozději, když třímám volant vozu ve ých rukách a můj řidič tentokrát hraje li spolujezdce, jsem rád, že sedí ved- mě. Perfektně se vyzná a během kolika minut nalézá vhodná místa o fotografování. Ví, kde stojí italská licie a neopomene si postěžovat, že tam jsou doby, kdy carabiniéři při- houžili oko, když člověk seděl v tako- m voze. A tak maximální rychlost stala i pro mne jen číslicí na papíru. to zrychlení, to jsem si užil! Po pár dinách za volantem jsem již vystupo- l z auta pomalu jako profík. Zatahat kličku otevřít dveře nahoru a vychut- t si pohledy okolo stojících lidí. Zkrát- i pro domorodce je Lamborghini dívanou, která stojí zato.

Pod přední kapotou se skrývá i malý žný prostor o objemu 140 litrů. Spo- ba činí něco okolo 20 litrů, ale jak bylo řečeno, závisí to především stylu jízdy. Když ručička palivo- ru začne ukazovat nulu, musíte si



Je málo vozů se kterými se dá jet na pátý rychlostní stupeň 330 km/h

rovnou připravit nějakou tu tisícovku. Do nádrže se totiž vejde 100 litrů paliva! Při tankování si můžete krátit čas pohledem na víčko, abyste nezapomněli jaké vozidlo vlastníte. Doménou tohoto „divocha" jsou závodní okruhy, na kterých si též můžete nastavit čtyři stupně tvrdosti tlumičů. Na tom posledním jsem alespoň já už žádné pérování necítil, ale zato každý hrb na silnici. Pro ladnou jízdu silnicí bohatou na zatáčky je dobré před koupí auta pár měsíců trénovat svalstvo rukou. Řízení jde tvrdě a malý volant není tím pravým pomocníkem, ale Lamborghini je sportovním vozem, který je již léta na lovu značek jako je Ferrari nebo Porsche. A dělá to i přes svoji cenu neustále úspěšně.

Dnes patří u Diabla i airbag pro řidiče a spolujezdce k sérlové výbavě, tak jako ABS, klimatizace a nebo kožené sedačky. Za co si musíte připlatit, je třeba zadní křídlo, které stojí maličkost: 110 000 Kč. Navigační systém je k mání za pouhých 85 tisíc. Značka VT v názvu je označením vozu s pohonem všech kol a kdo chce kratší zpřevodování, musí opět sáhnout do peněženky. Stojí rovných 120 000 Kč, ale kdo má na Diablo, pro toho je to už maličkost.

Karel Šefrna



TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Před zadní nápravou podélně uložený zážehový vidlicový dvanáctiválec. Zdvihový objem 5992 cm³. Největší výkon 404 kW při 7100 1/min, největší točivý moment 620 N.m při 5500 1/min. Pětistupňová přímo řazená převodovka. Pohon všech kol.

KAROSERIE

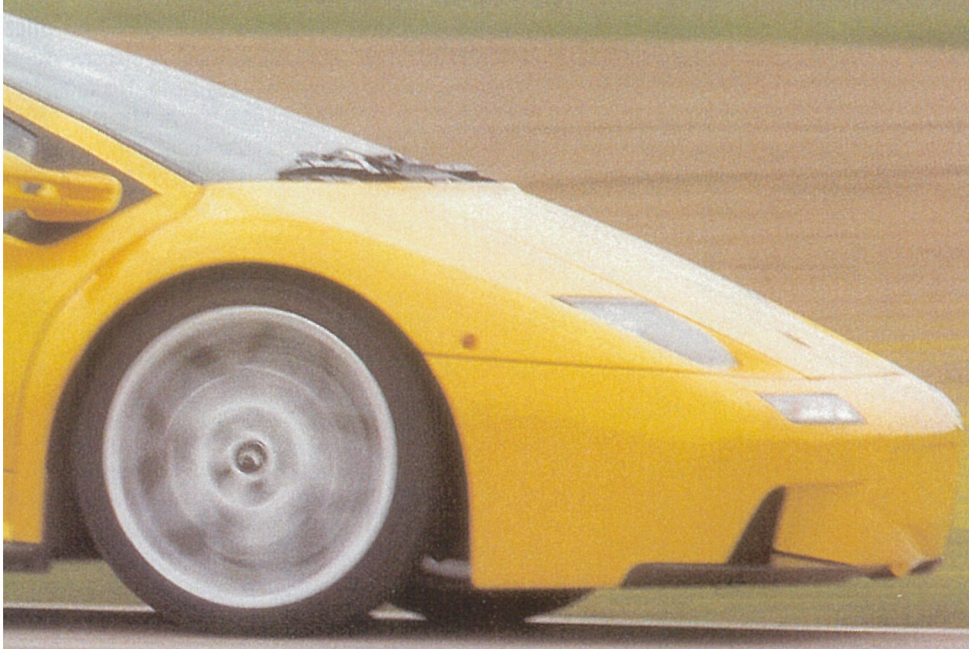
Dvoudveřový supersportovní vůz s výklopnými dveřmi.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Délka 4470 mm, šířka 2200 mm, výška 1105 mm. Pohotovostní hmotnost 1625 kg. Objem palivové nádrže 100 l.

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost 330 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 4,0 s.



Karel Šefrna Obr.11



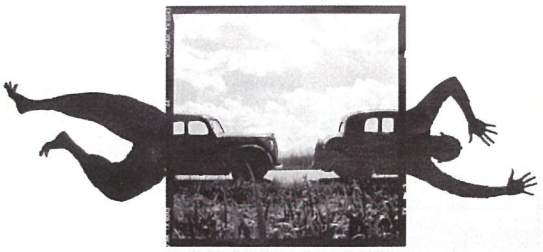
M.Kára / A.Žáčková Obr.12



Miroslav Vojtěchovský Obr.13



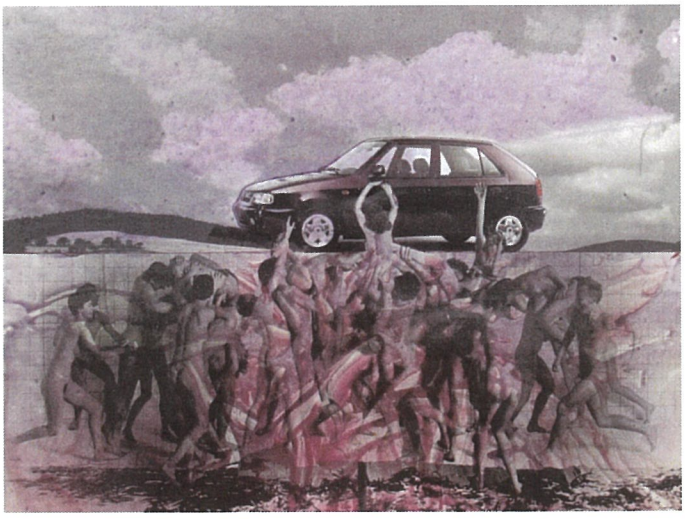
Zdeněk Sokol Obr.14



Miro Švolík Obr.15



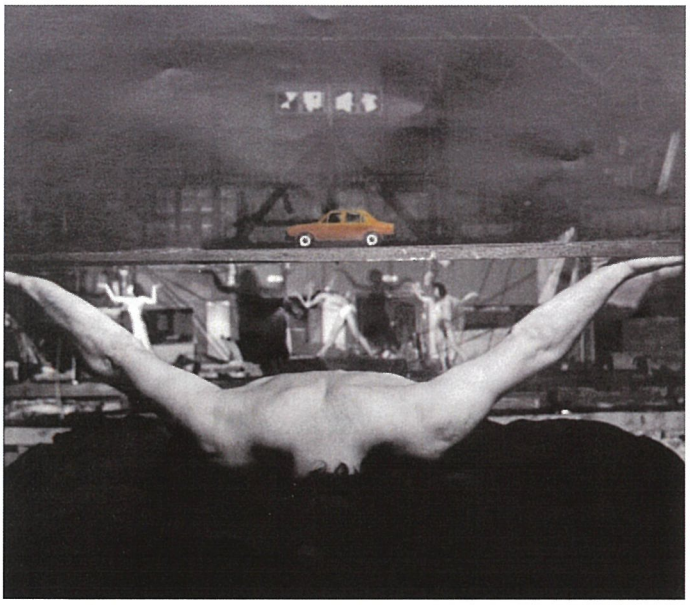
Tono Stano Obr.16



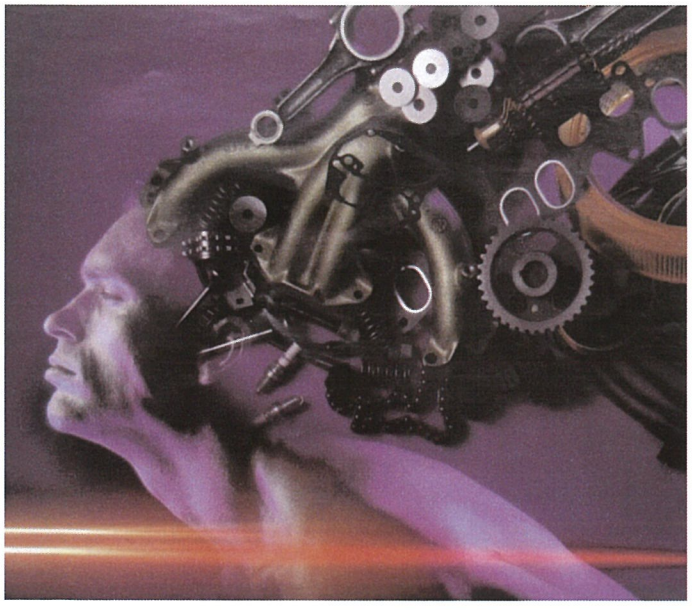
Pavel Jasanský Obr.17



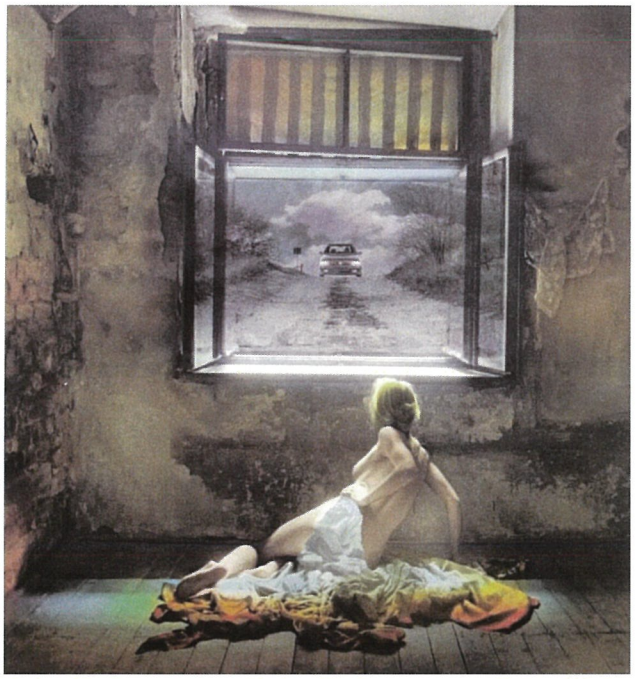
Rudo Prekop Obr.18



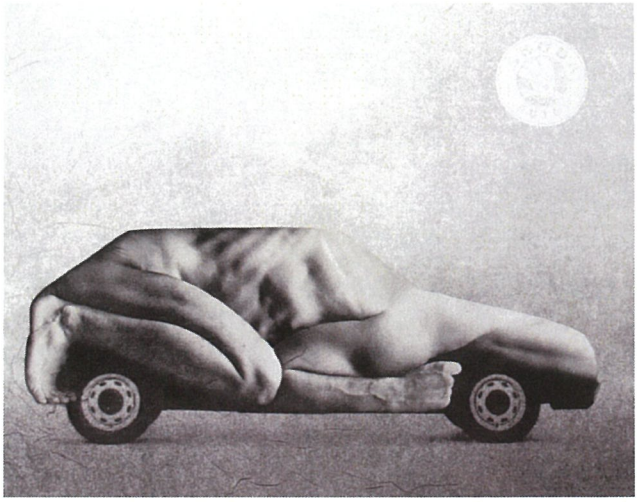
Vasil Stanko Obr.19



V.Simer / J.Stach Obr.20



Jan Saudek Obr.21



Michal Macků Obr.22



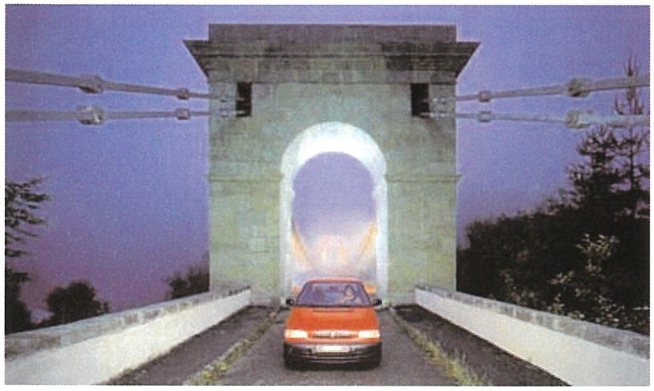


Jan Pohribný Obr.23

Jan Pohribný Obr.24



Jan Pohribný Obr.26

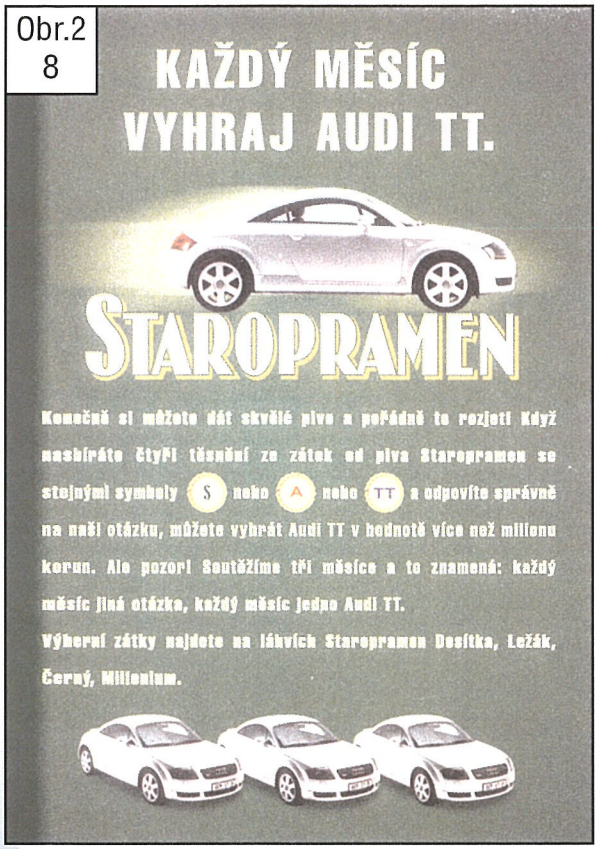


Jan Pohribný Obr.25



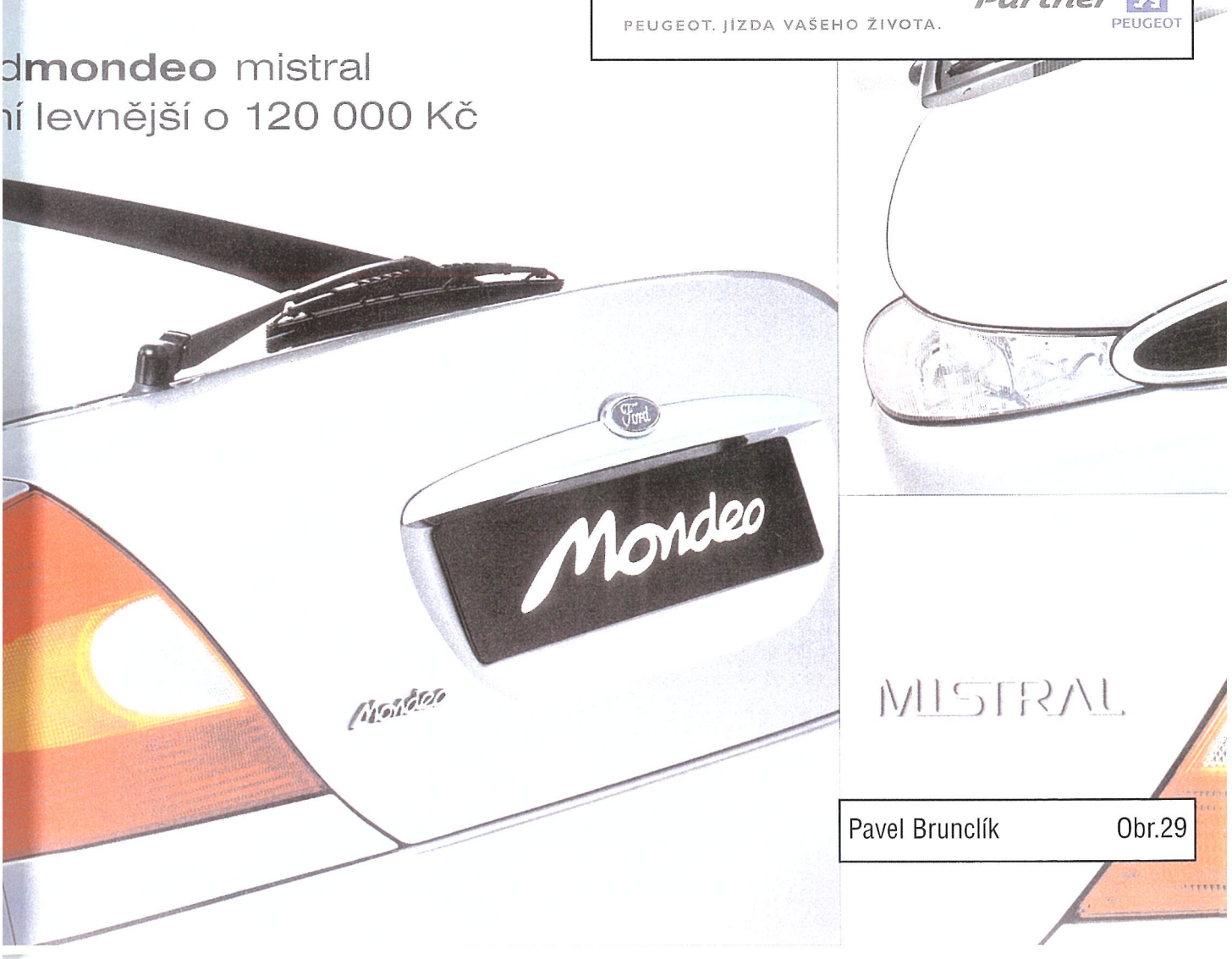
Jan Pohribný Obr.27

Obr.28



Obr.30





Pavel Brunclík Obr.29

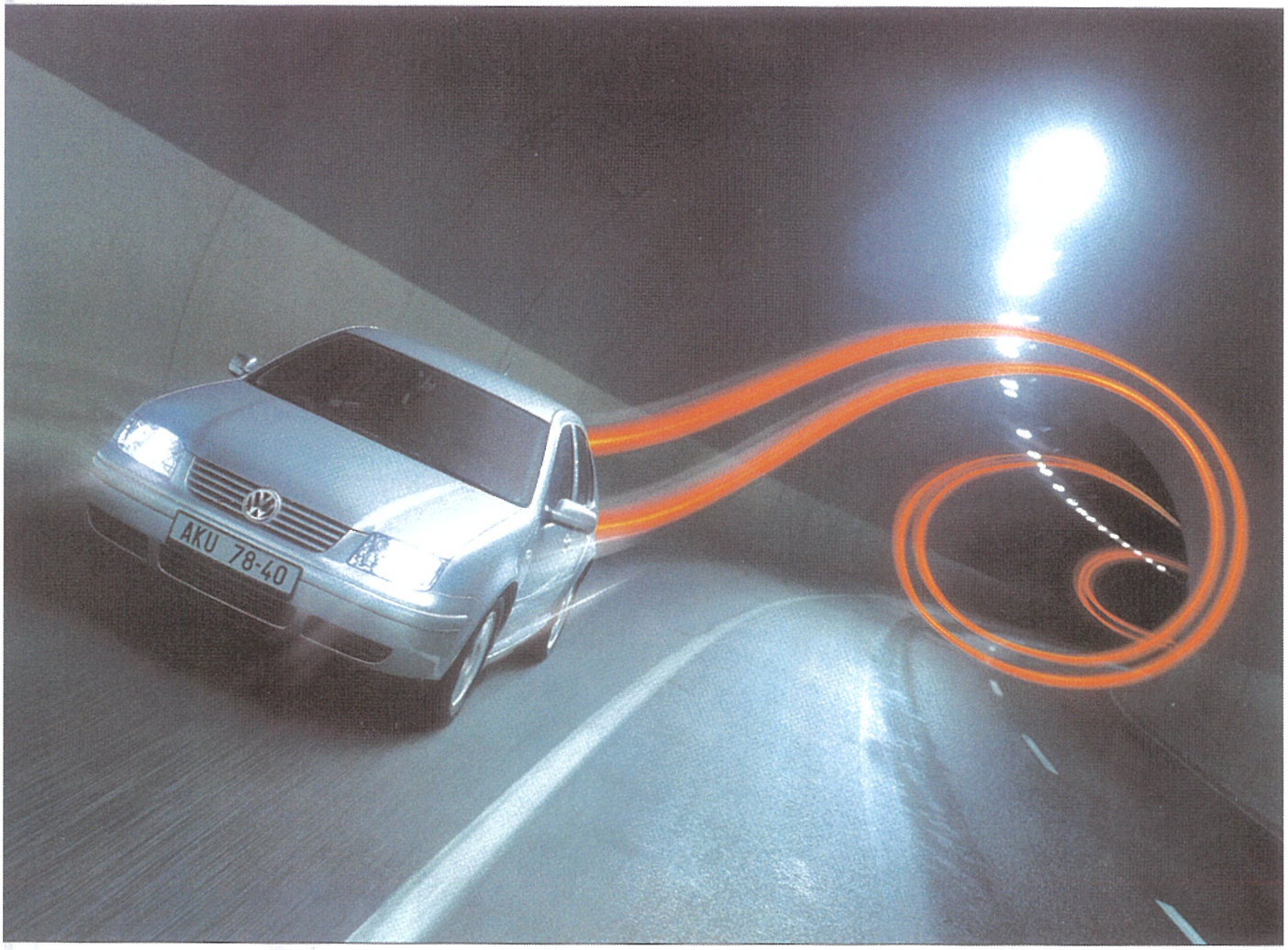


Jan Jindra Obr.31



Jan Jindra Obr.32

Zatočí se s vámi svět

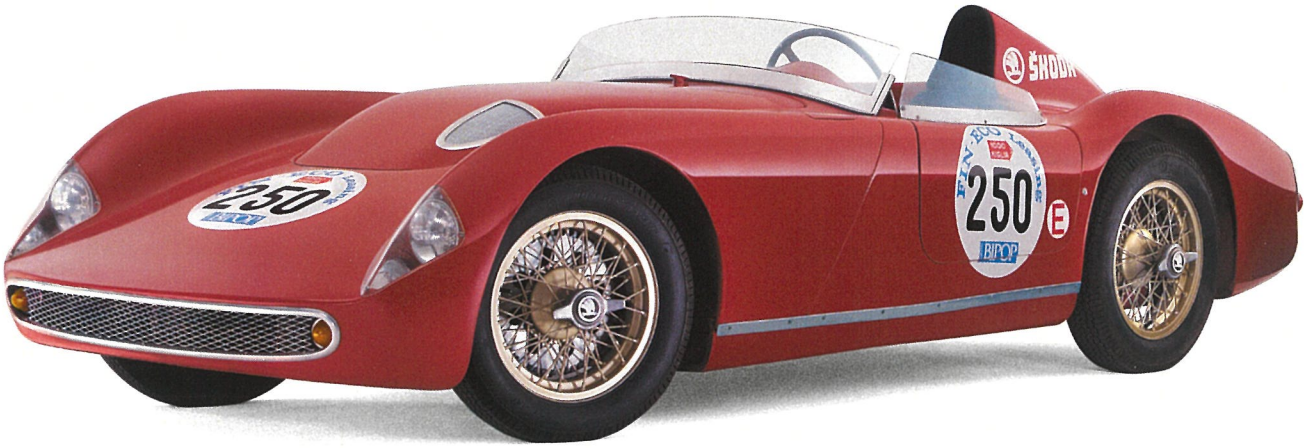


• Posadíte se do pohodlného sedadla a po těle se vám rozlije příjemné teplo. Zvolna položíte ruce na volant a pocítíte elektrizující mravenčení v prstech. Otočíte klíčkem zapalování a vaším tělem projede příval energie. Šlápnete na plyn a slastí přivřete oči. A když zatlačen do sedadla elegantně poletíte krajinou, zatočí se s vámi celý svět... Znovu a znovu budete chtít prožívat ten pocit na prahu extáze. Extáze z jízdy.

Bora s klimatizací zdarma. Již od 485 000 Kč.

Volkswagen Bora

Jan Jindra Obr.33





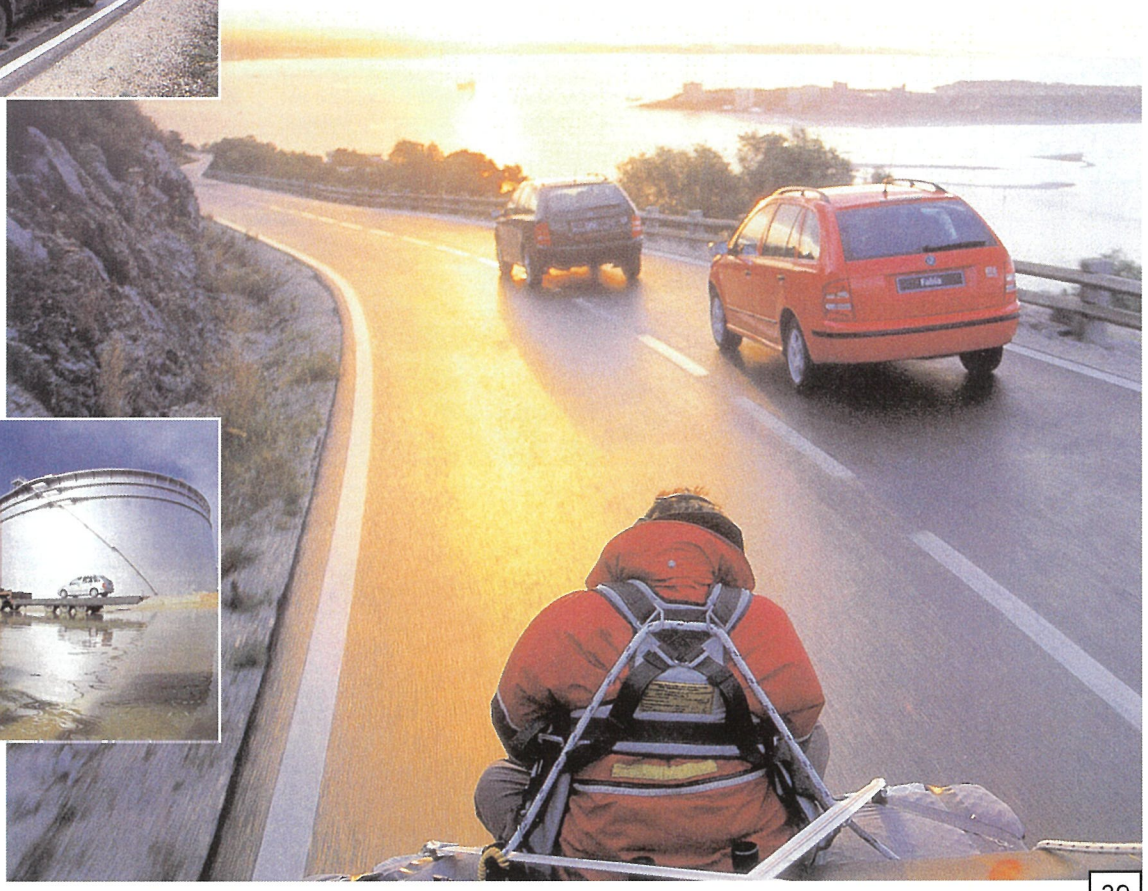


Karel Beneš

Obr. 34, 35, 36



37





38

39

40



Foto Auto Tip Obr. 37 - 41



Přestože fotografie v prospektu je velmi dynamická, vznikla v rychlosti chůze. K tomu slouží speciální dvanáctimetrové rameno uchycené za automobilem.

41



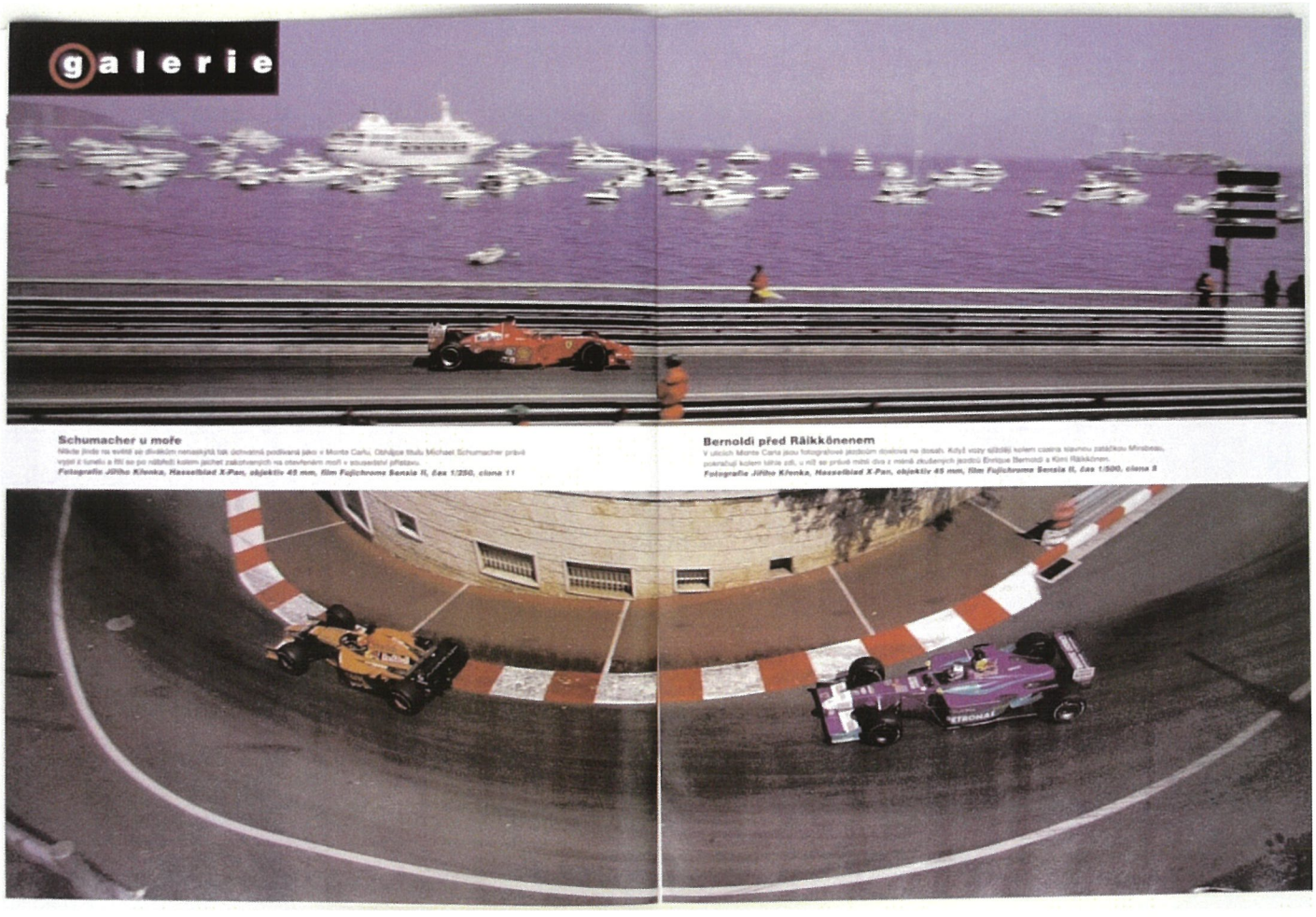
Jiří Křenek Obr.42



Jiří Křenek Obr.43



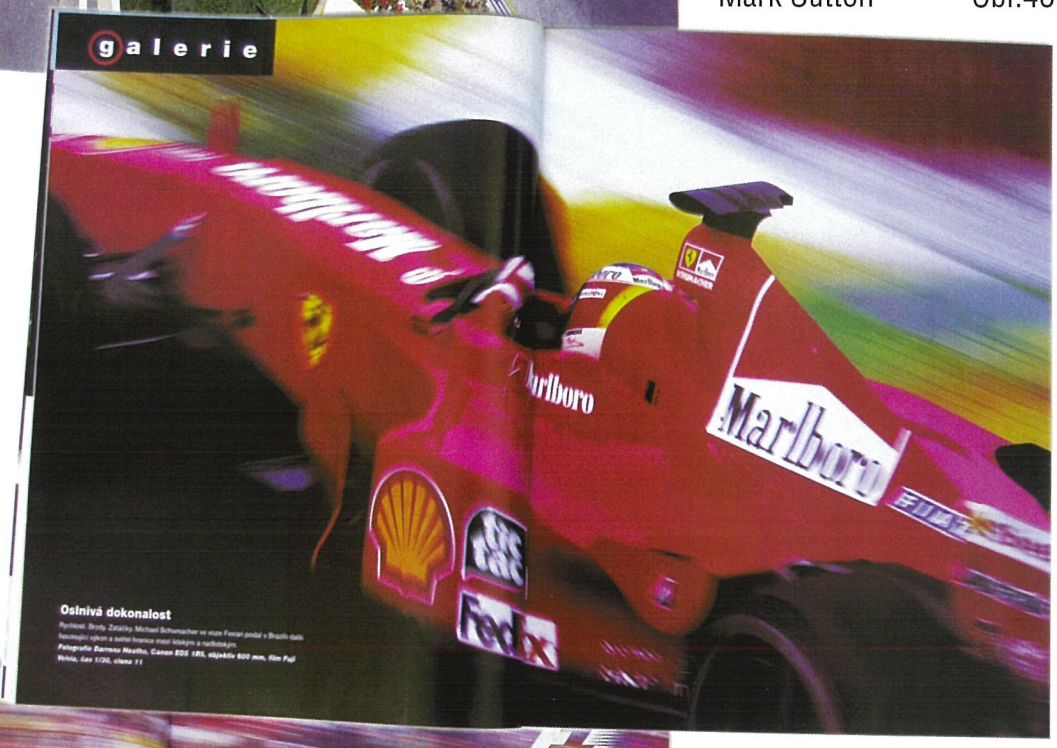
Jiří Křenek Obr.44



Jiří Křenek Obr.45



Mark Sutton Obr.46



Darren Heat Obr.47



Rainer Schlegelmilch Obr.48