



## Flightcase-Regie contra Ü-Wagen

Bei Einsätzen in fernen Ländern setzen Produktionsunternehmen gerne Flightcase-Regien ein. Das spart Kosten, ist aber letztlich keine vollwertige Alternative zum Ü-Wagen-Einsatz. MEDIEN BULLETIN sprach mit Imre Sereg von SIVision über Vor- und Nachteile der jeweiligen Produktionsmittel. Imre Sereg plant für 2007 den Einsatz kombinierbarer Flightcase- und Ü-Wagen-Technik.

Imre Sereg, Geschäftsführer und Gründer von SIVision

# Investition in eigene Technik

**M**it ihrem TV-Produktionsunternehmen SIVision sind Sie in vielen Ländern der Welt aktiv. Wie halten Sie es da mit dem Equipment? Setzen Sie mehr auf eigene Ausrüstung oder mieten Sie die jeweils an?

Momentan miete ich den Großteil des benötigten Equipments an. Auf Dauer ist es aber sicher besser, mit eigenem Equipment zu arbeiten.

**Sie denken also über den Erwerb von eigenem Equipment nach?**

Ich plane in der Tat, ab nächstem Jahr mit eigenem Equipment zu arbeiten. Zwischen den Red Bull Air Race-Produktionen, einer meiner wichtigsten Auftraggeber, können wir auch noch einige weitere Produktionen machen.

**Mit welchem Investment rechnen Sie?**

Ein eigener Ü-Wagen wird einige Millionen Euro kosten. Das ist kein Pappenstil.

**Wieso Ü-Wagen? Sie sind doch bei ihren Produktionen weltweit unterwegs? Wäre da nicht eine Flightcase-Regie besser?**

Ich brauche beides, einen Ü-Wagen und eine Flightcase-Regie. Ein Ü-Wagen ist einfach besser zu vermarkten. Eine Flightcase-Regie hingegen ist nicht überall einsetzbar. Meine Idee ist, die wesentlichen Komponenten des Equipments sowohl in Ü-Wagen als auch in Flightcases einzusetzen. Die teuren Teile wie Kameras und CCUs sollen drei- oder viermal im Jahr von dem einen Produktionssystem in das andere wechseln. Im Sommer fahre

ich mit dem Ü-Wagen zu den Red Bull-Events, ab September bleibt der Ü-Wagen stehen, wir nehmen die Systeme raus und integrieren sie für zwei Monate in das Flightcase-System. Danach bauen wir sie wieder in den Ü-Wagen und können weitere Events produzieren.

**Warum der Geräte-Tausch?**

Viele Sachen muss man nicht zweimal kaufen. Einen Router nimmt man natürlich nicht raus. Der ist zu aufwändig verkabelt, und die Gefahr, beim Umbau Fehler zu machen, wäre zu groß. Also – das technische Rückrat wie die Verkabelung bleiben im Auto. Aber die Boards sind heute alle auf Plug + Play ausgelegt, egal ob bei Audio oder Video. Die können leicht getauscht werden. Ich kaufe also nur zweimal ein Gehäuse und eine Matrix, einmal für die Flightcase-Regie und einmal für den Ü-Wagen. Nur Mischer, Boards oder Kamera-Kontroller werden je nach Bedarf getauscht.

**Können Sie nicht einfach die komplette Flightcase-Regie in einen Ü-Wagen reinschieben?**

Das funktioniert so leider nicht. Ein richtiger Ü-Wagen bietet schon ganz andere Möglichkeiten als eine Flightcase-Regie. Außerdem muss ein Fahrzeug komplett anders konzipiert werden, wenn man dort eine

komplette Flightcase-Regie integrieren will. Das wäre natürlich viel einfacher, hat aber seine Grenzen. Letztlich bleibt Flightcase Flightcase und Ü-Wagen Ü-Wagen.

**Was steht bei SIVision neben den Red Bull Air Race-Produktionen denn an weiteren Jobs an?**

Wir produzieren zum Beispiel 22 Mozart-Opern in Salzburg, die live und zeitversetzt unter anderem von ORF und 3.sat ausgestrahlt werden. Das ist ein Auftrag für sechs Wochen, vom 15. Juli bis 29. August. Sämtliche Produktionen machen wir in HDTV. Das ist meine besondere Stärke. Deswegen kommen die Kunden auch zu mir, wenn sie HD-Produktionen vorhaben.

**Wie weit sind Sie denn mit Ihrer Investitionsplanung?**

In der zweiten Jahreshälfte 2006 werde ich mich intensiv auf die technische und finanzielle Planung konzentrieren. Sony unter-

stützt mich hierbei tatkräftig. Ich bin deshalb sehr optimistisch gestimmt, dass auch alles klappt. Natürlich könnte ich auch so

weiter machen wie bisher, aber es tut schon ziemlich weh, wenn man soviel für Miet-Equipment an die Rental-Firmen zahlen muss, wenn man doch das Geld in eigene Technik investieren könnte.

**„Meine Idee ist, die wesentlichen Komponenten des Equipments sowohl in Ü-Wagen als auch in Flightcases einzusetzen.“**

Imre Sereg, SIVision

### Von welchen Konzepten lassen Sie sich bei Ihren Technikanschaffungen leiten?

Ich habe den großen Vorteil, dass alle hierzulande gebauten neuen HD-Ü-Wagen wohl im Juni 2006 fertig sind. Ich kann mir also in Ruhe alle anschauen und sehen, was dort gut und was schlecht ist.

### Gibt es dennoch schon technische Kernelemente, mit denen Sie planen?

Die wichtigsten Bestandteile sind von Sony. Ich hoffe, dass bis dahin auch die Dreifach-Superslomo-HD von Sony da ist. Davon brauche ich drei Stück. Das Auto ist für 30 Kameras ausgelegt. Es werden aber nicht so viele eingebaut, sondern vielleicht 16 HD-Kameras vom Typ Sony 1500 mit dem nötigen Klein- und Großobjektiven. Die werden alle von Canon sein. Als Mischer werde ich den MVS 8000 Multiformat SD/HD von Sony einsetzen. Die Bedienoberfläche des 8000ers ist sehr schön. Das ist natürlich Geschmackssache. Ich jedenfalls finde den Mischer supergut. Dann werden wir acht vernetzte, 6-kanalige EVS XT HD-Server in voller SD/HD-Ausstattung einsetzen. Mir ist wichtig, dass sie beides können, SD und HD.

### Warum?

Wir brauchen SD, weil oft News-Playout gemacht werden muss – und zwar meist SD und 4:3. Da können wir dann gleich eine unserer EVS-Maschinen mit 4:3-Wandlung auf SD umstellen, wo dann gleich so geschnitten wird. Sonst verliert man zuviel vom Bild. News wird noch lange 4:3 bleiben.

### Werden Sie auch Drahtlossysteme einsetzen?

Natürlich. Geplant sind acht HD-Systeme von Link Research.

### Und was ist im MAZ-Bereich geplant?

HDCAM von Sony ist heute im MAZ-Bereich sehr etabliert. HDCAM will heute jeder, obwohl hier stärker komprimiert wird als bei D5. Aber D5-Maschinen sind nun mal sehr teuer, auch die Bänder. Alle neuen HD-Ü-Wagen haben jedenfalls HDCAM-MAZen an Bord.

### Was ist sonst an Technik angedacht?

Natürlich eine ganze Reihe Up- und Down-Konverter. So ein Auto muss mindestens 20 Stück davon haben. Es wird schließlich immer noch viel Material in SD angeliefert.

### Auf welche Firma setzen Sie dabei?

Da kommt für uns wohl nur Leitch oder Axon in Frage. Die sind sehr gut. Bei den Splitscreens setzen wir auf Zandar. Der Pre-



Flightcase Regie

dator ist meines Erachtens absolut top. Auch in Sachen Intercom gibt es keine Diskussion, ebenso wie bei der Audio-Kreuzschiene. Hier setzen wir auf Riedel Artist beziehungsweise auf Lawo. Beide Firmen bieten sehr gute Produkte zu vernünftigen Preisen an.

### Und was ist erste Wahl bei der Video-Kreuzschiene?

Das ist noch so ein wunder Punkt. Es gibt hier eigentlich nur ProBel oder Thomson, die Systeme in der Größenordnung von 1024 x 1024 Koppelpunkten anbieten. Das ist traurig für die Medienlandschaft.

### Warum brauchen Sie ein so großes Router-System?

Wir wollen das Videosteckfeld so klein wie notwendig halten. Alles, jeder Monitor, jeder Controller ist vernetzt und geht über Router, verkoppelt mit dem großen Audio-Router von Lawo. Deswegen muss die Videokreuzschiene einfach so riesig ausfallen.

### Aber wenn der Router ausfällt, hat man auch ein gewaltiges Problem.

Das ist richtig. Dann ist es aber auch völlig egal, ob ich noch ein Steckfeld habe oder nicht.

### Die große Videokreuzschiene bleibt wohl auch im Auto, wenn Sie das Equipment für die Flightcase-Regie umrüsten?

Ja. Die wiegt ja auch schon allein um die 400 Kilogramm. Für die Flightcase-Regie setzen wir auf eine kleinere Kreuzschiene mit 512 x 512 Koppelpunkten.

### Beim Umbau gibt es doch sicher auch gewisse Risiken?

Die ganze Umsteckerei ist immer mit einem gewissen Risiko verbunden, besonders, wenn man das sehr oft macht. Wir wollen aber, wie gesagt, höchstens drei oder viermal

im Jahr die Systeme vom Ü-Wagen in die Flightcase-Regie und umgekehrt wechseln.

### Welche Messtechnik haben Sie im Fokus?

Messtechnik wie auch Taktgeber wird wohl von Tektronix kommen. Beim Timecode ist mein Favorit der neue Rubidium Series von Alpermann & Velte. Der ist sehr zuverlässig und gut.

### Und mit welchen Grafiksysteme liebäugeln Sie?

Grafiksysteme kommen in den neuen Ü-Wagen nicht rein. Da ist der Wechsel zu groß – von Chyron zu Aston und so weiter. Was hier immer gebraucht wird, das wird angemietet.

### Worauf legen Sie besonderen Wert?

Was immer wichtig ist, das sind multifunktionale Plätze, wo man alles anschließen und von wo aus man alles benutzen kann.

### Planen Sie auch mit einem Rüstwagen?

Ja. Der Rüstwagen wird wohl früher kommen als der Ü-Wagen. Den kann ich eigentlich jetzt schon brauchen. Der Rüstwagen soll mit zwei Schnittplätzen / multifunktionalen Plätzen – ausgestattet werden.

### Wie arbeiten Sie im Moment bei den Red Bull Air Race-Produktionen?

Momentan haben wir alles in klimatisierten Doppelcontainern auf den Broadcast-Compounds von Red Bull Air Race untergebracht, den Mastercontrol-Raum, mit Routern, Mixern, MAZen, Bildtechnik, Regie, Slomo-Server EVS, Edit 1 und 2. Die Container werden immer vor Ort angemietet. Es lohnt sich nicht, die Container zu kaufen, da die hohen Transportkosten nicht wirtschaftlich sind. Anmieten und Technik integrieren bedeutet zwar mehr Arbeit, ist dafür aber deutlich kostengünstiger.

■ Eckhard Eckstein