

逐日而摄

图| 克拉斯·埃斯特 采访| 岳阳 稿源提供| 广州中茂行保富图中国总经销

想要一张夕阳背景下的飞机照片, 对于很多摄影师来说是小问题。拍一张飞机的照片, 抠图后再叠到夕阳背景前即可。可是瑞典摄影师克拉斯·埃斯特 (Claes Axstål) 不这么认为, 真实场景下拍摄的照片对他来说有着不可抗拒的魔力, 以至于他要带上**250公斤**重的闪光照明设备, 飞到空中去拍摄飞机等庞然大物。

商业影像 (以下简称商)_简单说一下你从事摄影工作的经历?

克拉斯·埃斯特 (以下简称克)_我上学的时候曾在父亲的照相馆打工, 这份经历让我学到了很多摄影方面的知识。毕业后, 我开创了自己的公司, 那大概是在**25年前**, 当时我在美国的滑雪胜地落基山住了一个冬天。从那以后, 我摄影所涉及的领域大多和我的兴趣有关, 如滑雪、航海、汽车、旅行等。现在我的拍摄题材以飞机和游艇为主, 你可以从我的摄影作品中看到我的想象力, 这可是一笔财富。

商_你的拍摄特点? 你为哪些人服务?

克_可以说我的照片是平面摄影中的“动作片”, 并且大多数是和闪光灯一起使用的。关于我的客户, 大多时候我为直接客户工作, 不过有时也为广告公司或图片库工作。

商_谈谈你的特殊拍摄方式, 为什么会选择这种方式进行摄影创作?

克_从我作为一个专业的摄影师开始, 我的理念是要拍摄与众不同的片子, 为客户的产品赢得更多的关注。八年前, 我发现广告或者杂志封面上需要以朝阳或者夕阳为背景的飞机或者游艇的商业图片, 而用自然光的方式拍摄, 主体只能得到黑乎乎的一个轮廓。所以, 我开始使用闪光灯拍摄这些大家伙。一开始我只能从小一些的目标着手练习, 例如滑雪中的运动员。后来就想为什么不扩大范围开拓新领域呢? 我唯一需要的就是更大功率的闪光灯。

商_你使用的闪光灯功率多大? 通常你离被摄对象有多远? 用多少快门速度才能让飞行的飞机清晰的呈现在画面上?

克_闪光灯的**实际功率**我想保密, 但是我可以告诉你闪光灯的强度可以在**ISO100**感光度, **70米**的距离, 使物体的阴影达到**8**的光圈。快门速度通常为**1/500**秒, 当然你要根据环境反射光、天空和太阳的亮度 (直接拍摄天空时) 等因素计算闪光灯能照多远。所以, 如果我想在处于全日光的条件下用闪光, 并且想要达到**30米**以上 (甚至**100米**) 的距离, 需要用**1/1000**秒的高速曝光。但是, 只有禄莱 (Rollei/Leif) 照相机能将闪光同步到**1/1000**秒, 哈苏数字相机 (Hasselblad) 能同步到**1/800**秒, 其他大多数的大型或小型的照相机只能同步到**1/500**秒。佳能EOS相机的最短的同步时间为**1/250**秒, 你也只能用它捕捉到**50米**内的范围。当然了, 还有其他的因素需要考虑, 比如被拍摄物体表面的反光情况, 这就讲到了使用数码相机时手动调整闪光的重要性。使用数码相机拍摄图片, 你马上就可以知道拍摄出的光线情况, 并且可以通过比较了解拍出的图片是否令人满意。在空中拍摄运动的物体, 尽管我用激光来测距离, 操作起来还是很难。尤其是在快艇或飞机上想要保持相同位置和距离。

商_谈谈你在空中进行拍摄时所使用到的设备? 如何把急速飞行的战斗机清晰地拍摄下来?

克_通过瑞典**Profoto**电气工程师的帮助, 我制造出了一架被允许带入飞机中的功率强大的闪光灯。幸好有外层的保护罩, 否则强烈的脉冲会损坏飞机的电子设备。我在爱立信公司测试上述的闪光灯, 并且通过了瑞典防御管理委员会的认可, 使得我可以带它进入飞机, 并进行空中拍摄。你仍然可以从我的相片中看到**Profoto**的标识。

当我拍摄直升机的时候, 使用的是富士**Panorama GX617**相机。拍摄快艇的时候, 用的是佳能**EOS 5D** 相机。我需要强有力的直升机来装载很沉重的设备, 闪光灯组重**250公斤**, 还要再加上飞行员、闪光灯操作者和摄影师的重量, 以及足够的燃油, 并且要确保飞行的速度可以足够快或者足够慢, 以保证拍摄快艇的质量。我最喜欢用**Eurocopter 350 B2**直升机用于空中拍摄, 它是名符其实的大力士。

当我开始尝试强力闪光系统的时候, 这些系统并没有防护罩。于是我就改用合乎标准的**Profoto 7B**型闪光灯, 或从灯塔上拍摄直升机, 或者从陆地上拍摄快艇。**2000**年, 用玛米亚**RZ Proll** 型胶片相机拍摄战斗机的时候, 很难找到既能够搭载笨重的闪光灯设备又能够在飞行速度上跟得上战斗机的理想飞机。很幸运, 我们在瑞典第**60**飞行大队找到了一架**4座**训练机, 卸掉了一个座椅, 并在那个位置安放了闪光灯设备, 另外的**3**个位置还可以坐人。我也尝试过在直升机上拍摄喷气飞机, 但是拍摄出的效果并不理想。因为你必须保持很慢的飞行速度才能够完成拍摄。拍摄的时候, 最好两架飞机的速度保持一致, 并且平行飞行。

如何在快速飞行的飞机上使拍出足够锐利的图片, 最简单的方法就是将快门速度调快。但并不是所有的时候都需要整个图片都很锐利, 比如可以在追拍中感受其速度。现在可以使用带影像稳定功能的镜头, 如果中画幅相机没有这类镜头时, 还可以用**Kenyon Gyro Stabilizer KS-6**稳定器来代替。

商_通常哪些工作是在后期制作中完成的? 你对后期的要求是什么?

克_有些人说, 我的照片看上去像是电脑后期做过的。但是, 事实上不是那样的, 有些后期做过的图片可能和我的图片相差很小, 但是我的照片是真实的, 而不是后期做过的“虚假”图片, 我的理念是在真实的场景拍摄。当然, 我的意思不是说后期过的图片是错误的, 只不过现在太多人这么做了。光线的运用和创意最重要, 永远寻找优异的光线, 无论

它是自然的还是人造光。

商_客户对你有什么样的要求? 你怎样实现客户的要求? 你是否会提出自己的想法? 摄影师的创造性如何和客户的要求结合起来?

克_用于广告用途的图片, 往往需要在视觉上和商业诉求上都要完美表达。那么, 我的拍摄方式是独一无二的。由此, 往往是图片客户听从我的创意和想法, 而不是我去迎合他们的要求。

商_你的照片被应用在何处?

克_广告、宣传册和不同的会展上面。

商_你怎样联系业务, 是直接为客户工作还是通过代理公司?

克_当我拍摄游艇和航空领域时, 常常是直接和最终的图片用户联络。有一些很大的单子是广告公司联系的, 我现在还不是任何一个摄影经纪公司的成员, 但是正在寻找美国的或者亚洲的摄影经纪, 因为这两个地方很有意思。

商_请您说说你所在国家的商业摄影市场情况? 商业摄影师是否有自己的组织 (行会), 行会都有哪些服务和权利, 如何维护摄影师的利益, 如何规范市场?

克_在瑞典, 很多商业摄影师是**SFF**的成员 (Swedish Photographers Association) 即瑞典摄影师公会。成员从事时尚、商业以及航空等领域拍摄。在瑞典虽然有航空制造业, 但是非常小, 所以我常常去美国拍摄, 在美国有比较大的市场和客户。**SFF**的成员是以摄影为生的, 公会有自己的律师, 保障成员在商业、技术和创意上面的利益。工会帮助成员学到更多新的知识以及扩大客户范围, 我同时也是**ISAP** (国际航空摄影协会) 的成员, **ISAP**是一个非常不错的平台。

商_你是否进行摄影艺术创作 (非商业的摄影创作), 对你的商业摄影创作有何影响?

克_除了商业拍摄之外, 我也拍摄一些带自己创意的图片。我相信那样, 会产生源源不断的创意灵感。我展示这些图片给我的朋友们看, 让他们提意见和建议, 这样也会对我的商业拍摄有些帮助。

商_说说你所使用的Profoto闪光灯, 为什么选择它, 它有缺点吗?

克_我使用**Profoto 7b**型闪光灯和我建造的这套航拍闪光系统。至于缺点, 对我而言所有的便携式闪光灯的防水性都不够好, 你不能够在下雨的时候用这样的闪光灯拍照, 它们会受潮坏掉。我选 **Profoto**是因为我相信它很可靠, 也很耐用。我测试过一些便携式闪光灯, 最后发现**Profoto**真的如他们所承诺的那样能够释放出足够的闪光。至于它不能够防水, 我想不应该责怪它, 大概是因为防水的便携式闪光灯没有销售市场吧。

商_你觉得摄影中最大的困难是什么? 你是如何解决的?

克_当在空中拍摄图片时, 你工作时必须时刻保持安全, 因为最小的疏忽都可能造成灾难。尤其是在拍摄的过程中将用到从来没有用过的人和设备的时候, 安全显得更加重要。最大的问题是沉重的摄影器材, **Profoto**的闪光灯设备有**250公斤**重, 把这些设备搬上搬下飞机要很多人手。所以, 预先计划是很有必要的, 毕竟有这么重的设备, 飞机票也很贵, 必须清楚自己在做什么, 这样才不会浪费自己和客户的时间。在日出和日落时拍摄, 有效拍摄时间也非常短。但是, 由经验丰富的专业飞行员带着你在空中拍摄图片的时候, 你就会觉得没有什么比这更棒了。有一个建议, 不要长时间的从照相机的取景器里看东西, 而是要时常的看看远处的地平线。因为那样会觉得很难受, 并且这种感觉会毁掉整个拍摄。

商_请说说你拍摄过程中的有趣经历。

克_最有趣的空中拍摄经历要算是我第三次空中拍摄飞机的时候了。我们原本打算拍摄两架战斗机, 但是我根本不知道它们中的一架已经被喷成了红色, 而且看起来很吓人, 像一个飞的幽灵。我看着那架**110000**马力的三叉闪电式战斗机, 就好像它从我的镜头里慢慢的飞向天空一样。我**18岁**的时候就想当个战斗机飞行员, 但是后来我近视了。**26**年的等待终于变成现实了——使用我所发明的空中摄影系统拍摄出最棒的飞机照片, 我的创造力在空中自由翱翔!





是在冬天拍摄的，它虽然不是动态图片，但在这种寒冷潮湿的森林中拍摄的时候，我还是可以很好的用到我的Airborne闪光系统，因为密封处理可以防止电池很快的冷却。无论是在森林咸湿的空气中还是在炎热干燥的荒漠中，一系列的苛刻工作环境考验这套系统的适用范围和耐用性。

2001年3月28日，我拍摄了瑞典空军的萨博三叉闪电式飞机。它的颜色很特别，因为这架飞机快退役了，士兵就将它涂成了中队标志的颜色，它是我最早用闪光灯拍摄的战斗机，是我第一次将太阳和战斗机一同呈现在图片中，使用富士GSW 690型相机拍摄。



我在俄罗斯的那沙市中心，用佳能EOS 1Ds Mark II型相机和Kenyon稳定器，从一架DC3型定翼飞机上拍摄了这架标有俄罗斯标志的飞机，但是没用到闪光灯。图片001~003我用到了相同的相机和稳定器。





我们在休斯顿的雨中用Huey直升机拍摄Million航空公司的黑色Albatross L39型高级教练机。



我在得克萨斯州拍摄的时候却遇到了些有趣的事情。为了验证空中闪光系统的功能，我们还用佳能EOS 20D相机和Pocket Wizard型闪光灯拍摄了相同内容。当地的居民还以为看到了UFO，当地的加勒比日报为了缓解民众的恐慌情绪，不得不解释到：他们在天上看到的不是UFO，而是我们。



用Horseman SW-D II Pro型相机和较短的长焦镜头以及Leaf Aptus 75型数码后背拍摄的。追拍的效果不是用Photoshop做出来的，而是实际拍摄出来的，当直升机极速飞过，还是可以获得清晰的影像。



这张图片因为拍摄技术和飞行员定位等原因其要求格外苛刻。我用的是佳能EOS 5D相机，只能用1/200秒的速度作为最快的闪光同步。所以，因为太阳光强烈的缘故，我要求被拍摄的飞机必须离我特别近。如果我们采取空对空拍摄，我们则需要保持两架飞机距离的恒定，其他的事情就好办多了。既然要在该特定条件下拍摄，飞行员必须找到合适的飞行路径。这对他来讲很困难，因为他在飞行的时候看不到下方的我们在哪里，我们也没有无线电可以联系，所以我们用挥手来示意飞行员。感谢特技飞行员Jerry Edvardsson，我们在他耗尽燃料前拍到了想要的效果。正因为这样，我在图片019中笑得格外灿烂，这张图片是由摄影师Anders Mahlstedt拍摄的。



2001年，我还拍摄了大概是世界上最原始的能够飞行的飞机。这架飞机是1910年产的Bleriot XI型飞机，它的拥有者和驾驶者是瑞典的Mikael Carlson，当时我是在一个被吊起的挖掘牵引机上拍摄的，离地面只有数米高。他开着飞机从我前方飞过，发动机的油还喷了我一脸。在拍摄它的时候我使用富士Panorama GX617相机，那种相机在使用时应该配备宽的数码后背。



1988年，我在奥地利的Kitzbuehel拍摄飞行中的滑雪者，拍摄这张滑雪的图片时，第一次用到了中画幅相机和闪光灯。出于对滑雪者摄滑距离的考虑，我只用一个小的Metz闪光灯就行了。我也注意到，想要保证清晰地拍摄出的滑雪者，必须使用带有叶片快门的相机，以便能够将闪光同步到至少1/500秒，富士的GSW690型相机就可以做到。然后，你会想用更大型的相机和更少的胶片来使自己的拍摄更精准，我后期比较喜爱用玛米亚7型中画幅相机来拍摄滑雪者，这种模式是我同日本玛米亚机构的研发人员一同建造的。现在你可以用数码相机马上看到刚才拍摄的画面，使拍摄更加精准。但是，不要因为自己想重新拍摄刚刚经过的山头滑雪者，而试图让滑雪者回到刚才的地方再滑一次，因为拍摄图片讲究的是自然随意的状态。



你可以在DC3型飞机中看到拍摄时需要的所有设备和闪光灯操作员，飞机窗户中的战斗机不是合成的，而是当时拍摄的真实飞机。这也就是我一直追求的拍摄风格——用良好的照明拍摄出真实的照片。



剪影是我的助手站在破冰机上，他举着我的第一个闪光灯头照向远处的另一只船，目的是为了测试在寒冷的夜晚闪光灯所能覆盖的范围。