



FOTO: BO IGNELL

CLAES SUPERBLIXT STARKAST I VÄRLDEN

Claes Axstål är fotografen som tar med sig fotostudion ut på fältet. Med sina kraftfulla, hembyggda blixtaggregat lyser han upp allt från fartyg till flygplan – på mer än hundra meters avstånd.

TEXT BO IGNELL

Hönös trevligaste chopperkille, Sonny, håller blixterna. Claes kollar att balansen mellan himmel och blyxt ser okej ut.

FOTO: CLAES AXSTÅL



Säve flygplats utanför Göteborg. En doft av avgaser sticker lite i näsan. Jag och Claes Axstål sitter hopknycklade i lastutrymmet på Audikombin. Farten närmar sig 150 kilometer i timmen. Bakom ryggen vilar 250 kilo blyackumulatorer kopplade till de två blixthuvudena jag har i höger hand. I vänster hand försöker jag hålla min egen systemkamera.

– Öka farten! ropar Claes till bilens förare, Simon Esseborn.

Några hundra meter bort längs startbanan kommer Jerry Edvardssons dubbeldäckade flygplan in på 10–15 meters höjd. Tjock rök bolmar ut från rökaggregatet.

Öka! ropar Claes igen. Bakluckan står uppe med hjälp av spännband och blir som en jättelik luftbroms.

Poff!! Blixten i min hand går av med en dov smäll när Claes tar en bild. Poff!! En blyxt till. ▶



FOTO: SIMON ESSEBORN

Bosse Ignell och Claes Axstål redo för uppdrag på Säve. Claes gamla Audi kommer inte upp i tillräcklig fart med all utrustning men han har fått låna en bil med större motor.

Några sekunder senare passerar Jerry i flygplanet ovanför oss. Med vänster hand försöker jag fånga situationen med mitt vidvinkligaste objektiv. Det är inte lätt, men efter några fler vändor får jag ett par godkända bilder på Claes när han fotograferar flygplanet.

Flygedartornet ropar på kommunikationsradion att Ryanairs Boeing 737 ska starta mot London och att vi måste hålla oss undan från banan. Vi kör ut på en taxibana och väntar.

– Det blir inte bra det här, säger Claes Axstål bekymrat när han synar displayen på sin Canon 5D.

– Solen står för lågt redan och den kommer in från fel håll.

Han är inte nöjd med kvällen, men skiner upp när en polis-helikopter meddelar att den är på ingående och gärna blir fotograferad. Claes är känd av de flesta piloter i Göteborg. Och visst, några minuter senare hovrar helikoptern bakom bilen och visar upp sig i några gracila poser. Blixtaggregatet får jobba och som grädd på moset kommer västkustens nya räddningshelikopter in från ett uppdrag och poserar i några minuter. Nu blir Claes riktigt nöjd.

CLAES AXSTÅL STARTADE karriären i pappas fotobutik Fotoman i Göteborg, men åkte till Aspen, USA ett par år i början av 1980-talet för att åka skidor. Där började han också fotografera på allvar. Specialiteten blev dramatiska motljusbilder med blix och Claes levererade bilder till bland andra tidningen Åka Skidor.

När han kom tillbaka till Sverige igen blev det många kataloger för researrangörer. Till exempel tog Claes nästan alla bilder åt Ving Alpin. Men han ville ha större utmaningar; dessutom hade han alltid varit intresserad av flygning.

– Jag ville bli pilot från början men hade för dålig syn. Så jag tänkte att jag får göra skarpa bilder i stället, säger Claes och skrattar.

Men den händige och prylgalne fotografen Axstål gjorde inte som alla andra. Det som han fått mest uppmärksamhet för är spektakulära bilder med sina egenkonstruerade jätte-blixlar. Grundidén är densamma som skidbilderna i början av 1980-talet – att öka dramatiken i bilden med hjälp av blixljus. Flygplan och båtar i medljus görs av många fotografer men att lätta upp dem mot starkt omgivande ljus kräver rejäla doningar. Och Claes fotograferar helst under svårast möjliga förhållanden.

Hopkrupna i bagageluckan i 150 knyck fångar Claes Axstål Jerry Edvardssons dub-beldäckare medan Bosse Ignell håller blixterna med ena handen och fotograferar Claes med den andra. Alla överlevde.



FOTO: CLAES AXSTÅL

CLAES KAMEROR

CLAES GILLAR kamerateknik lika mycket som att fotografera och erkänner villigt att han är kameranörd. Han började med en Nikon systemkamera för skidbilder.

– Men det är inte bra att plåta action med spegelreflexkamera eftersom sökaren blir svart när spegeln fälls upp.

Han bytte ut spegelreflexen mot en mellanformatskamera, en Fuji gsw 690. Med mätsökare och centralslutare.

– Mätsökarkamera är perfekt för action eftersom du ser bilden i sökaren hela tiden. Dessutom är Fujin en riktig tank och perfekt för krävande jobb i tuff miljö.



OCH FUJIKAMEROR har hängt med Claes genom åren. Han använder även Fujis panoramakamera gx617 som han modifierat med bland annat specialkontakter för synkabel och Pocket Wizards radiosändare, som han använder för att utlösa blixterna.

En rulle 220-film till den panoramakameran räcker bara för åtta exponeringar så det är lätt att förstå att Claes inte kan slösa och slarva. Allt måste sitta direkt.

Eventuellt skaffar Claes digitalt mellanformat på sikt även om kostnaderna är för höga. Hans mellanformatare för film går att få begagnade under tio tusen kronor. Digitalt mellanformat handlar om hundratusentals kronor.

– Jag måste ha två digitala mellanformatskameror i så fall eftersom det bara måste funka om man är ute med till exempel National Guard i USA. Min Canon 5D räcker utmärkt för bilder som ska användas i till exempel kalendrar och den är inte dyr. Dessutom är de digitala småbildskamerorna mycket mer fältmässiga. Men om Hasselblad blir intresserade av att utveckla sitt system så att det funkar bättre utomhus hjälper jag gärna till, säger Claes som en gång i tiden hjälpte Mamiya med utvecklingsjobb.

Den omtyckta HKP4 som bland annat användes till sjöräddning fotograferad år 2000 på Säve med endast fyra Pro 7b-aggregat och två Twinhuvud. Blixten till höger, utlöst med Pocket Wizards.

– Det jag gör är ju som att ha en stor flygande, tre-dimensionell fotostudio. Det bygger på samma princip som studiofotografering. Skillnaden är att jag kan göra det från till exempel flygplan eller båt.

För att klara det har Claes byggt sina grejer själv, antingen genom helt egna konstruktioner eller också har han modifierat befintliga prylar så att de ska bli mer fältmässiga. En del hjälp har han fått av Profoto.

– Grejerna måste bara funka när man är ute på uppdrag. Det kostar massor av pengar att hålla flygplan i luften och då kan jag inte ha prylar som går sönder.

Men kvalitet kostar. Claes berättar att bara en förlängningskabel kan gå på 100 000 kronor om det ska vara riktigt bra grejer. För att inte tala om att frakta omkring all utrustning.

– När vi var i Västindien i januari och plåtade yachter hade vi två gånger tio minuters effektivt fotograferingstid eftersom solen går ner så fort på sydliga breddgrader. Bara frakten av grejerna dit och tillbaka gick på 40 000 kronor, berättar Claes.

Den exakta effekten på blixtaggregaten vill Claes helst inte avslöja, men det rör sig om ungefär 20 kilowattsekunder. Att skaffa blixteffekt för ytterligare ett bländarsteg skulle kosta ungefär en miljon kronor ytterligare till den miljon han redan lagt ut på blixterna.

Men dyrast är ändå fotograferingstiden. Claes måste veta exakt vad han gör och kan inte bränna av hundratals exponeringar för att sedan välja ut några lyckade. Med kort fotograferingstid måste allt sitta i ryggmärgen och för full kontroll kör Claes alltid manuellt. Avståndet mäts med laser och exponering med spotmätare. En tabell med ledtal för olika avstånd och bländare ger en fingervisning. ►



FOTO: BO IGNELL

250 kilo bly och två man i bakluckan gör Audin vällastad. Claes kollar grejerna före avfärd.

– Men det gäller att få bra balans mellan blixtljus och omgivande ljus och då krävs mycket fingertoppskänsla, säger Claes.

NÅGRA KVÄLLAR EFTER fotograferingen på Säve ringer Claes igen och frågar om jag vill hänga med på nytt uppdrag. Piloten Jerry Edvardsson vill ha bilder på sitt sjöflygplan och vi drar ut med blixterna till Öckerö i Göteborgs norra skärgård, och släpar ut 250 kilo ackumulatörer på en brygga med hjälp av Jerrys MC-kompisar Sonny och Karl-Otto. Det blir ett par förbiflygningar men förargligt nog blir det fel på flygplanet och solen hinner gå ner innan det är fixat. Det är bara att lasta in grejerna igen och köra hem. Men Claes deppar inte – han är van att släpa grejer.

– Du skulle ha varit med förra sommaren när vi bar upp allt i flygledartornet på Säve för att plåta helikoptrar. DET var jobbigt...

TIDIGARE JOBBADE Claes analogt och nästan alltid med Cibachrome som ger kopior med lång hållbarhet och lyster i färgerna. Men nyligen har även han börjat köra digitalt. En Canon Eos 5D används flitigt just nu.

– Det absolut bästa med det digitala är att man kan se bilden på displayen direkt. Histogrammen spelar ingen roll för mig eftersom jag har koll på exponeringen. Det jag vill se är balansen mellan blixten och omgivande ljus. Förr använde jag polaroid, men det kostar att sitta i ett flygplan eller helikopter och vänta på att bilden ska framkallas.

De första bilderna med jätteblixterna från flygplan tog Claes 2001 och motivet var JAS Gripen och Viggen. Flygvapnet ställde en fyrsitsig SK60 till förfogande och Claes ackumu-



FOTO: CLAES AXSTÅL

Jerry Edvardsson varvar upp motorerna för en fly by i solnedgången. Några minuter senare får han motortrubbel och fotouppdraget får ett snöpligt slut.

FOTO: CLAES AXSTÅL



Ambulanshelikoptern på Säve är en Sikorsky S76, fotograferad med Fuji Panoramakamera GW617 och 180:an. Vi står på trafikledartornet, men det ser väl ut som vi flyger...?



FOTO: CLAES AXSTÅL

Det här är troligen världens första blixtbild på stridsflygplan i luften. Claes tog bilden från ett fyrsitsigt SK60 med flygskolans P O Olsson vid spakarna. Blixtoptör var också en medlem från Team 60: Bengt Andersson. Bilden togs i mars 2001.

latorer och assistent placerades i baksätet med blixthuvudet. Piloten flög från högersits och Claes satt till vänster med sin Fuji mellanformats mätsökarkamera och sin Fuji panoramakamera. Innan flygvapnet släppte upp Claes med utrustning hade han testat grejerna hos Ericsson Microwave som gett certifikat på att blixterna var godkända för användning i flygplan.

– Vid ett tidigare test började det ryka i cockpit när jag slog av en blix. Men som tur var stod det flygplanet på marken, säger Claes.

Men han plåtar inte bara flygplan. Claes har gjort jobb med jätteblixterna för till exempel båtillverkarna Nimbus och Storebro och för sportbilstillverkaren Koenigsegg. Ett annat roligt jobb var att fotografera den amerikanske multimiljonären och racermagnaten Roger Penskes privata båt.

– Det är en Feadship megayacht på 153 fot. Det är populärt

bland de rikaste rika med jättebåtar och jag hoppas få plåta några av oljeshejkernas båtar så småningom, säger Claes.

MEN MARKNADEN FÖR fotografi med jätteblixter är inte jättestor i Sverige. En nischad fotograf som Claes måste söka sig utomlands, även om han också gör jobb utan blixterna. När det här skrivs är han och blixterna i USA för att göra fotojobb för helikoptertillverkaren Eurocopter.

– Allt är inte spikat än, men det kommer att bli helikoptrar från bland annat polisen i Los Angeles, LAPD, och från US Coast Guard i det fantastiska ljuset vid Golden Gate-bron, säger han med förväntan i blicken.

Men Claes drömmer om ännu större uppdrag. Han vet att tekniken räcker för att plåta även Airbus nya superjumbo. Det vore ännu en fjäder i hatten för den lite rastlöse och entusiastiske fotografen Claes Axstål. För ju svårare jobb, desto roligare. ■

CLAES KOPIOR

Tidigare använde Claes uteslutande Cibachrome och fick mycket hjälp av kopist-nestorn Gillis Hägg eller mr Cibachrome som han också kallas. Gillis Hägg är mannen som har stor del i framgångarna för den världsberömda svenske fotografen Lennart Nilsson.

När Claes nu mer och mer har gått över till digitalt är inte Cibachrome aktuellt längre. I stället låter Claes proffslabbet Fototext i Göteborg göra kopior på Fujis nya papper Fujiflex i Fuji Hunt-kemi. Kopiorna görs i en Durst Lambda.

Den som sett wow-effekten i Claes kopior inser att det digitala numera är i Cibachrome-klass. Med Fujiflexpapperet, som har plastbas, får han samma sting i det röda, samma blanka metallkänsla som med Cibachrome. Tidningstryck ligger tyvärr en bra bit efter.

www.axstalphoto.com



FOTO: BO IGNELL