

Ki gépen száll fölébe...

Beszélgetés Jászai Balázs légifotóssal

– Jó néhány interjú jelent már meg a lapokban természetfotósokkal és mind-egyiküknél tetten érhető egy pillanat, egy helyszín, vagy akár személy, ami, illetve aki erre a pályára terelte őket. Neked is volt ilyen?

– Persze. Gyerekkorom óta egyik hobbim, szenvedélyem a repülés. Mindig is rajongtam mindenféle repülőgéperért. Elég korán alkalmam is volt személyesen is megtapasztalni az élményt. Édesapám úgy 6–7 éves koromban elvitt az NDK-ba, Kelet-Berlinbe, egy TU-154-essel. Ez olyan meghatározó élmény volt, hogy már akkor eldöntöttem, hogy ezzel nekem valamilyen módon foglalkoznom kell. Aztán hosszú évekig ez csak plátói szerelem maradt, bár kisgyerekkorom óta ismerem az összes repülőgéptípust.

– Úgy tudom, akadnak olyan elvetemült rajongók is, akik elutaznak a világ végére is és kamerákkal felszerelve napokig képesek valami nagy repülőtér kerítése mellett várakozni és figyelni, hogy begyűjt-hessenek egy-egy új típust.

– Én azért ennyire nem voltam megszállott. Viszont 2005-ben adódott egy lehetőség. Édesapámnak, aki a Magyar Távirati Iroda fotóriportereként, majd a fotószerkesztőség vezetőjeként dolgozott, volt egy régi barátja, László János, azaz James, aki még korábban, ifjú titánként az MTI-ben világsztároként dolgozott édesapámnak. Ő volt az, aki Magyarországon az elsők között kezdett foglalkozni üzletszerűen légifotózással. Rendeztek egy fotókiállítászt az egyik Zempléni Fesztiválon, ott jött a gondolat, milyen jó lenne lefotózni a Zempléni a levegőből. Az ötletet tett követte, bérelt egy repülőgépet profi pilótával és elkezdett fényképezni. A Civertan Grafikai Stúdió tervezési és tördelési munkáját a légifelvétel jól kiegészítik, segítik. Idővel belefáradt a repülésekbe. Tudta, hogy fotós vagyok, ez a szakmám, és megkérdezte, érdekelne-e a légifotózás. Kapva kaptam az alkalmon és 12 évvel ezelőtt átültem a helyére a repülőgépekbe, helikopterekbe és azóta én készítem a légifotókat.

– Hogy „földi” fotós lettél, gondolom, családi indíttatású.

– Édesapám erősen motivált és példakép is volt ezen a téren. Amikor a pályaválasztásra került a sor, nem is volt kérdés, hogy mi legyen a hivatásom. A Práter utcai fotóiskolában tanultam, aztán az MTI-ben voltam szakmai gyakorlaton, azt követően pe-

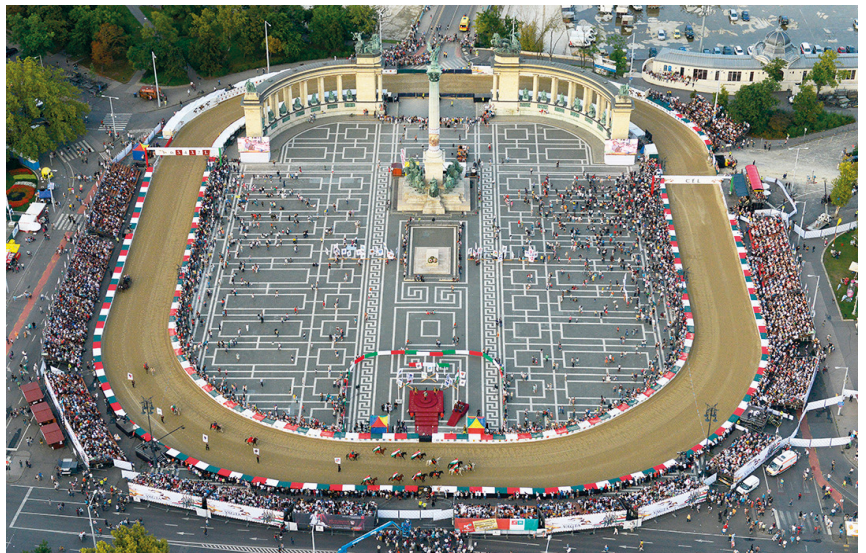


– Most a Mikszáth Kálmán téren beszélgetünk, és az a bizonyos stúdió nemcsak térben, hanem személy szerint hozzám és a lapunkhoz is sokkal közelebb van, mint gondolnád. A szerkesztőségünk hosszú évekig ugyanabban az épületben, a Gyulai Pál utca 14-ben volt, és bizony abba a laborba jártunk mi is nap mint nap, nagyíttatni, retusáltatni, reprókat készíteni, úgyhogy lehet, hogy össze is futottunk párszor.

– Akkor helyben vagyunk. Nos tehát, ott megtanultam a szakmát, és volt szerencsém különféle lapoknak is dolgozni, enteriőr-fotókat, reklám- és műszaki fotókat készítettem. Aztán, ahogy említettem, László János felajánlotta légifotózás lehetőségét. A Civertan cég egyik profilja a légifotózás, emellett nyomdai kiadványokat, weboldalakot készítenek és egyéb grafikai munkákkal foglalkoznak. János továbbra is nagyon sokat segít a felkészülésben, ő finanszírozza a repüléseket.

– Ezt megelőzően fotóztál már repülőgépről, privát utakon? Engem például el se lehet rángatni az ablak mellől, ha egyszer a levegőben vagyok, rengeteget fotózok.

dig az ország egyik legjobban felszerelt és legjobban menő fotóműtermében volt szerencsém tanulóként dolgozni néhány évig.



Budapest, Nemzeti Vágta, 2016. (Jászai Balázs felvételei)

– Ez melyik volt?

– A szép emlékü Zaráy Péter fotóművész vezette Zoom Stúdió, itt nem messze, a Gyulai Pál utcában.

– Persze, eleinte egy Zenittel fényképeztem a gép szárnyát, a felhőket, de nem voltam megszállottja. Inkább maga a repülőgép érdekelt. Magam sem hittem volna,



Röjtökmuzsaj

hogy egyszer ez lesz a hivatásom. Egyszerűen „bevonódtam”. Számomra ez a legszínesebb munka, hogy bejárom az országot, a Kárpát-medencét a levegőben. Túlzás nélkül mondhatom, odafentről már úgy ismerem hazánkat, mint a tenyeremet. De tegyük fel, ha azt mondanák, hogy menjek el autóstól Csempezkopácsra, nem biztos, hogy segítség nélkül egyből odatalálnék. Nagyon szép, izgalmas, kalandos munka, nevezhetjük szenvedélynek is. A munkámnak nagyjából a 70 százalékát ma a légifotózás teszi ki, de mellette készíték földi fotókat is.

– *Maga a repülés nem érintett meg olyan szinten, hogy kispilótáviszgat tegyél?*

– Rajta van a „bakancslistámon”, de ez még a jövő zenéje, mivel igen sokba kerül.

– *Térjünk át a technikai dolgokra. Milyen gépekkel repülsz? Ezek a cégéi, vagy bérlitek?*

– Igen, béreljük. Hosszú idő óta kapcsolatban állunk különféle cégekkel. Kialakult egy jó brigád, több pilótával is rendszeresen együtt repülünk. Ami a gépeket illeti, vidékre legtöbbször különféle Cessnákkal megyünk, feladattól függően választunk típust. A nagyobb nyilván drágább, de azzal messzebbre lehet repülni. Budapest fölött pedig helikoptert használunk. A fővárosban és környékén azért kényeszerülünk erre a költségesebb megoldásra, mert sokkal rugalmasabb a mozgása és mivel Budapest Ferihegy közeli körzetéhez tartozik, jóval gyorsabban alkalmazkodhatunk a változó körülményekhez. Például Ferihegyről szólnak, hogy menjünk a Fradi pálya fölé és függeszkedjünk, mert érkezik egy nagyobb utasszállító gép és ne legyünk az útjában. Időnként vidékre is megyünk helikopterrel, olyan esetekben, amikor nagyon kis magasságból kell valamit fotózni. Épp nemrégiben kellett Rétság fölött egy gyár-

épületet fényképeznünk, ez értelemszerűen veszélyes lenne nagyobb sebességű Cessnával.



Kaposvár

– *Mekkora az általatok használt Cessnák hatótávolsága? Aligha hiszem, hogy az ország legtávolabbi csücske és Budaörs között meg tudtok fordulni egyetlen tankolással.*

– A Cessna nagyjából három és fél órárt tud biztonságosan repülni. Ha mondjuk a Zemplénbe repülünk, akkor megteszük ezt a bizonyos három-három és fél órát, és beiktatunk egy nyíregyházi tankolást és egy kis pihenést. Ha például Sátoraljújhely környékére van megrendelésünk, oda elrepülni elég drága. Nem titok, hogy óránként kb. 60 ezer forint a Cessna, és kb. 160 ezer a helikopter bérlése. Hogy ezt rentábilissá tegyük, úgy csináljuk, hogy az immár több mint félmillió légifotót szám-

láló archívumunk további hízlalása érdekében úgy építjük fel az útvonalunkat, hogy – maradva a Sátoraljújhelynél mint példánál, ahová egyébként nagyjából egy óra lenne az odaút – három és fél órát repülünk és útközben minél több helyet iktatunk be fotózásra. A cég üzletpolitikája kezdettől fogva az, hogy folyamatosan bővítsük az adatbázisunkat, új vagy megújult helyszínekkel. Az archívumunkat, mely nagyságánál fogva alighanem Európában is jelentősnek számít, úgy növeljük, hogy nem elsősorban a bevétel a fontos, hanem az, hogy értéket teremtünk, dokumentálunk. Az értékteremtés lényegében abból áll, hogy Magyarország felett repülve fényképezzük a településeket, várakat, kastélyokat, műemlékeket. Egy-egy megrendelt célrepülést így, ezek fotózásával szoktunk esetenként hat-hét órára is felhízlalni.

– *Minden esetben megrendelésre dolgoztok és közbeiktatjátok ezeket az értéket képviselő célpontokat, vagy pedig repültök*

kvázi hobbiból is, kifejezetten a „melléktermékek” kedvéért is? Mondjuk, ez még nincs meg, de jó lenne lefotózni...

– Ha van megrendelés, arra fűzünk rá egyéb témákat Minden repülés előtt nagyon alapos kutatómunkát végzünk János-sal. Ahogy mondani szoktam, ő az agy, én pedig a kéz. Persze, figyeljük az eseményeket, mi épül, mit adtak át. Ha például átadnak egy új üzemet, érdemes lefotózni, vagy elkészül egy uszoda, felépül egy templom stb.

– *Kik a megrendelőitek?*

– Sokszor partnerünk múzeum, nemzeti park, ipari vagy sportlétesítmények. Figyelni kell az eseményeket, ha például épül egy új üzemet, jelezzük, hogy lefotóznánk, ér-

dekli-e őket, vagy lefotózzuk és elküldünk nekik kis felbontásban egy mintaanyagot, hogy érdeklí-e őket

– *Rajtatok kívül foglalkozik más is hasonló tevékenységgel?*

– Igen, elég sokan, főleg amióta megjelentek a drónok.

– *Tényleg, ti használtok drónokat?*

– Nem. Mégpedig azért nem, mert a konkurencia felfutása miatt már nem érdemes. Mi azt az üzletpolitikát alkalmazzuk, hogy inkább repülünk költségesebben, de így egy nap alatt jóval többet le tudunk fényképezni, mint drónnal, hiszen azt oda kell vinni, esetenként hosszú autózással, a helyszínre. A drónpiacon már annyian vannak, hogy úgy érezzük, nincs annyi rés, amibe beférnénk. Nyáron azért hozzátennék, hogy az országban nekünk volt először olyan drónunk, amit kereskedelmi célra használtak. Nagyon drága volt, úgy 6-8 évvel ezelőtt történt. Németek fejlesztették ki, ők is gyártották, egyszerűbb volt

technika viszont – a mi kárunkra – nagyon gyorsan fejlődik. A mi előnyünk az, hogy régóta csináljuk és adatmennyiségben nagyon sok van a tarsolyunkban.

– *A Civertan tehát egy bejáratott cég, már jól ismert a piacon. Tegyük fel, egy ipari üzem, vagy egy nemzeti park szeretne légifotókat rendelni tőletek, ilyen és ilyen célokra. Az árat, gondolom, ti mondjátok meg.*

– Általában igen, aztán vagy meg tudunk egyezni, vagy nem.

– *Ha mondjuk egy ipari üzem felkér benneteket, hány nullát képzeljünk az összeghez?*

– Ez is nagyon változó. Függ a távolságtól, vagyis mennyit kell repülnünk a budaörsi bázisunktól. Bár az is előfordul, hogy ha Győr környékén van egy munkánk, akkor leautózom a péri repülőtérre és onnan felszállva oldom meg a feladatot. Aztán olyan is előfordult, hogy szintén költségkímélés szempontjából leutaztam egy vidéki helyszínre, de olyan pilótával kellett repülnöm, aki nem nagyon értett a légifotózáshoz. Az ugyanis nagyon fontos, hogy mennyire tudok együttműködni a pilótával, hiszen neki kell pozícionálnia; akkor és úgy forduljon, ahogy nekem kell, szóval ez nagy összehangoló-



Somogyvámos, pusztatemplom

a mostaniaknál. Az Achilles-sarka az volt, hogy egy egyszerű boxgép működött rajta, az akkori digitális kamerák nem tudtak kellően nagy felbontású és elvárható minőségű képeket produkálni.

– *Fel tudják venni a versenyt veletek a drónok, illetve ti fel tudjátok-e velük?*

– Minőségben még nem olyan jók, mint mi, pontosabban van néhány, ami már igen. Végül is a mi kezünkben van egy profi, nagy felbontású, jó minőségű, különböző objektívekkel felszerelhető fényképezőgép. A drónok esetében ilyen nincs, azok általában nagylátószögű objektívekkel működnek. A gyengébb-közepes minőségű drónok épp a nagylátószög miatt torzítva fényképeznek. Az arányok másmilyenek és határozottan megjelenik a perspektivikus torzítás. Ha én fölmegek, például teleobjektívvel összebb tudom húzni a teret, ebből a szempontból rugalmasabb vagyok. Viszont a drón közelebb tud menni a tárgyhoz. A

dást igénylő munka. Idegen pilótákkal volt már rossz tapasztalatom. A kérdésedre válaszolva tehát az ár nagyrészt a távolságtól függ. Sajnos manapság már egyre kevesebbet fizetnek, régebben sokkal többet lehetett keresni. A drónok a költség-hatékonyságuk miatt eléggé lenyomták az árakat.

– *Megkapjátok a megbízást, eljön a repülés napja. A munkátokat alapvetően befolyásolják az időjárási körülmények, és – gondolom – sok egyéb is.*

– Elmondom ennek a menetét. Maradjunk példának a sátoraljaújrhelyi helyszínénél. Először is felhívom a pilótákat, kinek van ideje rám a két-három, barátomnak is tekinthető pilóta közül az adott napon, és van-e aznapra bérelhető repülőgép. Kell persze megfelelő időjárás, és figyelembe kell venni, hogy a lefényképezendő építmény milyen tájolású. Ha például keleti vagy déli tájolású, értelemszerűen a dél-

előtti órákban kell odaérnünk. Nyilván a legfontosabb a biztonság; rossz időjárási körülmények között nem szeretünk elindulni, másrészt a fotók minősége is annál jobb, minél szebben süt a nap. Persze, hiába süt szépen a nap, ha túl erős a szél, nem indulunk el. Erősen befolyásolja a minőséget a magas páratartalom, ilyenkor nem lehet használható képeket készíteni, még napsütésben sem.

– *Nyilván kértek repülésmeteorológiai információt.*

– Alapvetően az internetről tájékozódunk, hiszen a főbb adatokat minden kisebb meteorológiai vállalkozás az Országos Meteorológiai Szolgálattól veszi. Ezt nyugodtan rá lehet bízni a pilótákra, ők lényegében meteorológusok is. A megelőző egy-képnapon körvonalazódik, hogy egyáltalán el tudunk-e indulni. De szép idő kilátása esetén is vannak bosszantó tényezők: a gomolyfelhők. Hiába süt ragyogóan a nap, ha egy-egy gomolyfelhő bekúszik pont a céltárgy fölé, már hiába vagyunk ott, csak körözünk és várunk, ketyeg a percenkénti ezer forint és semmi érdemleget nem tudok végezni.

– *Kell repülési engedélyt kérnetek?*

– Magyarországon a fotósok nem kell repülési engedélyt kérni, viszont vannak tiltott légterek, katonai objektumok, de például Paksot sem szabad 6 kilométeres sugarú körzetben megközelíteni. Vannak aztán korlátozott légterek, amikre kérhetünk engedélyt, aztán vagy megkapjuk, vagy nem. Ha engedély nélkül berepülünk följük, súlyos büntetés lenne az ára. Természetesen olyan helyekre sem mehetünk, ahol a légierő éppen gyakorlatozik. Sajnos, erről sokszor csak egy nappal előre értesülünk a HungaroControltól, mellyel persze mi is kapcsolatban állunk. A HungaroControl mindig tudja, merre akarunk menni, Minden gép, ami felszáll, először a repülőtérrel áll kapcsolatban, aztán átad a HungaroControlnak és velük kommunikálunk. Jelzik, hogy például 2000 láb-on szembeforgalom van, és egyikünket följebb vagy lejjebb küldi, hogy ne legyen baleset. Rádiózni tehát kötelező.

– *Háromezer láb körülbelül 900 méter. Ez a Cessnának afféle kényelmes repülési magasság?*

– Igen, és a repülésben minél magasabban vagyunk, annál biztonságosabb. Ha valami hajtóműprobléma van, a repülőgép még tud siklani, a helikopter pedig autorotál, tehát nagyobb magasságból van idő, hogy kinézz egy helyet, ahol biztonságosan le tudsz szállni.

– *Előfordult már olyan eset, hogy kényeszerleszállást kellett végrehajtanotok?*

– Lekopogom, még nem. Olyan már megtörtént, hogy nyáron túlságosan felmelegedett az olaj, ezért kerestünk egy re-



Rudabánya

pülöteret Veszprém megyében, leszálltunk, pihentettük a gépet, aztán hazarepültünk, nem erőltettük tovább.

– *Milyen magasságból fényképezelt?*

– Ez a feladattól függ, de általában 400–600 méteren repülünk, fényképezni 50 és 250 méter között szoktunk. Ha nagy területet kell nagy bedöntéssel függőlegesen fotózni, akkor magasabbról. Nemrég például a Városligetről kellett függőleges képeket készítenem. A Városliget, ugye, elég nagy területű, ezért a helikopterrel fel kellett mennünk ezer méterre és nagy bedöntéssel fotóztam.

– *Ezt hogyan kell elképzelnünk? Ott lógsz kikötve a gép ajtajában, vagy az alján van egy nyílás és azon keresztül?*

– Nem. Le vesszük a helikopter ajtaját, én be vagyok kötve, mint egy hegymászó, és teljesen szabad vagyok. A Cessnáknál más a helyzet. Elvileg ott is lehetnénk az ajtót, néha le is szoktuk, de én általában hátul ülök az egyik pilóta mögött – hosszabb távokra ugyanis két pilótával repülünk, hogy ne fáradjanak el nagyon. Egy hatórás út ilyen kisgépekkel, amiken nincs robotpilóta, állandóan dobál és folyamatosan küzdeni kell az elemekkel, nagyon kimerítő lehet a pilóták számára, de nekem is. Azzal szoktam példálózni, mintha egy kis Polskiból fényképeznél hosszú órákon át egy ablakon kihajolva, miközben a kocsis száguld egy macskaköves úton. A

Cessnákon nagy ablak van, azt fölemeljük és a menetszél nyitva is tartja, így szabadon tudok fotózni. Tehát nincs beépített kamera vagy hasonló. Hangsúlyozom, a jó kép készítésében kulcs szerepe van a jó pilótának.

– *Milyen géppel fotózol?*

– Jelenleg egy Nikon D810-essel, ami azért jó, mert nagyon nagy felbontású, 103 megabyte-os, 7300 pixeles képet tudok vele készíteni. Többnyire két optikát használok hozzá, egy 24–70-es és egy 70–200-as zoomot. Korábban Canonnal dolgoztam, és bár nem szeretjük sűrűn cserélni a gépeket, úgy háromévente mégis kénytelenek vagyunk újra váltani.

– *Analóg géppel nem is fotóztál levegőből?*

– De igen, még abba a generációba tartozom, amely dolgozott negatívra és diára is, rollfilmre, Hasselbladdal. Én hamar átálltam digitálisra, de János öt-hat évig egy szatyornyi filmmel szállt fel és cserélgette 36 koc-kánként. Az tényleg kemény volt. Nekem ebből a szempontból sze-

rencesebb a helyzetem, mert csak „nyomkodni” kell. A hagyományos technológia azért volt jobb, mert a negatív filmet csak leadtuk a laborba, aztán kontakt alapján kiválasztottuk, hogy mi kell, mi nem. Most gyakorlatilag korlátlan mennyiséget készíthetünk, viszont rengeteg az utómunka. Egy hatórás repülés alatt készítek két-három ezer képet, de ez csak nyersanyag; utána számítógépes munkával fel kell dolgoznom őket és ekkora mennyiség-nél ez két-három hétig is eltart. Méretezés, megvágás, kontrasztosítás, színezés, mikor mi kell.

– *A magam példájából is tudom – bár én leggyakrabban tízezer méterről amatőrököm – , hogy elkészül egy kép, köztem és a felszín között ott a rengeteg parányi porszemcse, pára stb., aztán néhány kattintás a számítógépen, és olyan részletek jönnek elő, hogy csoda. Mintha a számítógép kitalálná, minek kell ott lennie.*

– Ez igaz, de sokan emiatt degradálják is a fotózást. Erre azt szoktam mondani, hogy rossz alapanyagból jó képet nem lehet készíteni. Ha az a kép nincs jól pozicionálva, jól lefotózva, akkor hiába próbálunk utólag varázsolgatni.

– *A Facebookon rendszeresen megosztod a felvételeidet, persze, kis felbontásban. Hol lehet még hozzájuk férni?*

– A Civertan Stúdióknak, mint említettem, a grafikai munkák, weboldalak készítése mellett a légifotózás csak az egyik profilja. Az általunk készített képek megtekinthetők a www.legifoto.com weboldalon. Itt nincs fenn a teljes adatbázisunk, ez egy úgynevezett szépészeti oldal, ahol tájékozódni lehet arról, hogy miket csinálunk. A tematikus archívum egy részlete a www.civertan.hu honlapon férhető hozzá, A-tól Z-ig Magyarország szinte összes települése.

– *Ha, tegyük fel, látok egy nekem nagyon tetsző képet a Facebookon és felhívom a céget, hogy nekem erről kellene egy nagyobb felbontású, nagyjából mennyiért kaphatom meg?*

– Ez is nagyon változó. Ha magáncélra kell egy kép, János általában odaadja ingyen.

– *De ezt azért ne nagyon propagáld, mert a főnököd fenéken billent, ha elárasztanak benneteket ilyen kérésekkel.*



A köröshegyi völgyhíd

– Persze, ezek kivételes esetek. Az archívumból vásárolt képek ára sem vérszen magas. Kereskedelmi célú felhasználásra drágább, magáncélra olcsóbb. Az üzlettel János foglalkozik. Rengeteg munka van vele, mert ahhoz, hogy legyen megrendelésünk, ismertnek kell lennünk, ezért



Somoskő vára

nyomom a Facebookot is, bár elég vegyes a „Facebook népe.” Mindemellett a weboldalunk látogatottsága nagy százalékban a közösségi oldalakról jön.

– Túl azon, hogy ez a munka azért némi hasznot is termel nektek, rengeteg embernek okoztok vele örömet, esztétikai élményt. Neked közel 5000 virtuális ismerősöd van a közösségi oldalon és nyilván sokan meg is osztják a fotóidat.

– Ez nagyon jó érzés, pozitív visszacsatolás. Egyrészt kicsit büszkeség is, másrészt, ha én látom, más miért ne láthassa. Jólesik megosztani a honfitársainkkal, milyen szép ez az ország felülről, hiszen nagyon kevesen láthatják így.

– Határon túlra is repülhettek?

– Igen, repülünk is. Többször voltunk Felvidéken, nagyon sok egykori magyarországi várat és kastélyt fényképeztem. Erről is könyv készült, és a fotók többek között régészeti kiadványokban is megjelentek. Régészekkel is évek óta együtt dolgozunk, régészeti feltárásokat, egykori vélt földvárakat fotózunk, amelyeknek gyakran csak a körvonalai látszódnak. Egy objektumot például én találtam meg. Valahol a Tápió-vidéken fényképeztem, talán egy falut, amikor észrevettem egy kör alakú nyomot. Lefotóztam, aztán kiderült, hogy a régészek régóta tudtak a létezéséről, csak azt nem, hogy hol van. Egy régi földvár nyomait sikerült megtalálnom.

– Pont ilyesmire gondoltam az előbb: repültök egy előre eltervezett útvonalon, aztán rácsodálkzol valamire, amit nem ismersz, hogy ez vajon mi lehet.

– Igen, vannak ilyen esetek is. A repülésre a GoogleEarth segítségével készülök fel, onnan szedem a GPS-koordinátákat, gyakran a látványt is onnan memorizálom, de ki is nyomtatjuk a képet arról, amit le akarok fotózni. Így találtam például Szentkirályszabadja mellett egy alakzatot, ami egy elég nagy kráterbecsapódásra emlékeztetett – engem. A neten sehol sem találtam róla információt. Le is fotóztam, aztán a képeket elküldtem a régészeknek, hogy mi lehet ez. Elég sokáig folyt róla a vita,

végül kiderült, hogy a legnagyobb valószínűséggel egy régi szikes tónak a maradványa, illetve nyoma.

– A fotóid nagyon jól felhasználhatók a változások dokumentálására. Hogy mást ne mondjak, aki repült párszor Ferihegyre vagy onnan el, biztosan látta a levegőből a Puskás Stadiont, talán még le is fotózta, mint én is. Nemrég láttam a fotóid között lebontott állapotban.

Nyilván megörökölték az új építkezéseket, változtatásokat is, legyen az építmény vagy táj.

– Valóban, és sok ilyen képsorozatunk van. Ilyen volt – ilyen lett címmel. De ugyanilyen érdekes változásokat figyelhetünk meg és dokumentálhatunk különböző évszakokban is.

– Yann Arthus-Bertrand francia fotós ennek a műfajnak talán a legismertebb alakja, azt hiszem, többször is volt Magyaror-

készítünk, csak esetleg nem publikáljuk, nem annyira ismertek. Majd adok a cikkhez egy képet a zsámbéki templomról – hát, ha az nem művészi, akkor semmi. Szerencsém volt. Jöttünk hazafelé Győrből, pont lemenőben volt a nap a zsámbéki templom mögötti dombnál. A felszín már árnyékban volt, a kimagasló romok pedig sárgán világítottak. Egészen szurreális látvány volt. Aznap nem is volt célunk azon a környéken fotózni, de persze azonnal „ráfordultunk”. Sok más fotóm van róla, sokkal rosszabb fényviszonyok mellett. Az, hogy egy felvételnek végül mitől lesz művészi értéke is, teljesen kiszámíthatatlan, a szerencsétől függ, na persze, ez eléggé szubjektív megítélésű. Ilyen például a somoskői várról készült kedvenc fotóm is, ami teljesen festményszerű. Távolról exponáltam, enyhén borús és párás ellenfényben. Elméletileg nem lett volna szabad szépnek lennie ilyen körülmények között, megítélésem szerint mégis művészi hatású felvétel sikeredett. No, ez a kiszámíthatatlan szerencsefaktor. Erre nem lehet készülni.

– Van az országnak olyan zuga, ahol még nem fotóztál, de nagyon szeretnél?



A szeszgyár zagyderítője Szabadegyházán

szágon is kiállítás, a Földünk a magasból című filmsorozatát több hazai tévécsatorna is adta. Félre ne érts, csodálatosak a felvételeid, de az ő képeiben érzek valami pluszt, ami a tietekben talán nincs meg.

– Mert még nem láttad az összes fotónkat. De nem sértődöm meg, sőt, merem állítani, vagyunk olyan jók, mint ő. Az biztos, hogy nem járunk annyi helyen, mint ő, nincsenek mögöttünk olyan támogatók, minket nem szponzorál senki, és ahhoz képest, amilyen lehetőségeink vannak, sikerül hasonlóan művészi szintű fotókat

– Azt mondhatom, hogy minden megyében fotóztam már, de még sok feladat vár ránk. Repültem már a Felvidék fölött, fényképeztem burgenlandi várakat, repültem Szlovénia fölött, viszont nagy vágyam, hogy Erdélyben fotózhassak a levegőből, mert az eddig még nem sikerült. Az akadálya az, hogy a román légi irányítás nem olyan rugalmas, mint a többi európai. De nem adjuk fel. A következő terv tehát az, hogy Erdély magyar vonatkozású műemlékeit fényképezhessem.

Az interjút készítette: NÉMETH GÉZA