

中国摄影

CHINESE PHOTOGRAPHY

10

2013年
OCTOBER



新类型学摄影

乔克·斯腾格斯：美的探求始于真

TIPA 测评：适马 DP3 Merrill

光影魔术师——中外闪光摄影高手

佳能 EOS 70D 三星 GALAXY NX

飞行器：作为艺术的喷气机

Jeffrey Milstein and His *Aircraft: Jet as Art*

采访 / 南无哀 摄影 / 杰弗瑞·米尔斯坦
Interview by Namu Ai Photos by Jeffrey Milstein

杰弗瑞·米尔斯坦(Jeffrey Milstein)是美国一位成功的建筑师和设计师，但现在他以摄影出名。

小时候，米尔斯坦就着迷于制作和试飞各种航模，这种对飞行的热爱，使他在17岁时就拿到了飞行执照。后来又有自己的私人飞机。米尔斯坦对飞行器的设计、对称和平衡之美深有体会，与一般拍摄飞行器的摄影师不同，他要展示的不是人类高科技控制之下的那种速度与激情，而是飞行器本身那种对称、色彩、安静、平衡与优雅之美——那么重的铝制机身，从一个地方起飞，绕过半个地球，又平安地返回，在飞行器正好垂直飞过头顶时，他按下快门。在后期处理时，他将蓝天白云的背景修掉，仅仅留下飞行器本身——而这个角度飞行器的状态，人们在生活中是看不到的。13年过去，在天空飞过的大多数飞行器，从美军最先进的F22“猛禽”战斗机、“二战”时的“空中堡垒”轰炸机到私人收藏的各种古董级飞艇，都在米尔斯坦的镜头中留下了身影；他在展览时选用的类型学方法，更带给人们一种从未有过的关于飞行器的视觉感受——米尔斯坦认为自己的作品拓展了人类的视野，此言不虚。

南无哀：第一次看“飞行器：作为艺术的喷气机”时，印象最深的是你对拍摄对象的那种客观、理性的态度，我一下就想起上世纪初德国摄影家卡尔·布罗斯菲尔特拍摄的那些植物照片，客观、准确、科学、优美。你好像是在以科学的态度干一件艺术的事儿，这些喷气机

在你眼中就像石头之于地质学家，没有情感元素，比如速度、激情之类；而且在后期你还处理掉了蓝天白云之类引起诗意的联想的元素。这是为什么？

杰弗瑞·米尔斯坦（Jeffrey Milstein，下面简称米尔斯坦）：我接受的训练和早期工作是做建筑师，你谷歌一下“bolt together house”，就可以看到我年轻时的作品。对我而言，拍飞行器就像绘建筑图纸，我对科学和艺术都有兴趣。这个世界够乱的了，所以我想在作品中创造一种秩序和平衡。

南无哀：你的大部分作品都是在洛杉矶机场拍摄的，你如何说服机场方面同意你拍摄？他们雇佣了你吗？

米尔斯坦：没有，我是在机场围栏外面拍。一开始，警察一看见我就赶我走，我就给他们看我出的书，让他们看我是怎么工作的，慢慢地他们就不管我了。洛杉矶机场有巡逻的直升机，有时候这架直升机就悬在我头顶上，仔细地盯着我看。我非常喜欢洛杉矶机场，这里有来自世界各地的各式各样的飞机，而机场方面对摄影师也比较宽松。

南无哀：“9/11”之后，在美国，像机场、桥梁、大坝等地方变得很敏感，我就在报纸上看到过有摄影师在拍摄一座桥梁时被警察带走。你遇到过类似麻烦吗？

米尔斯坦：“9/11”后我停拍了一年。我听到过一些类似报道，我在拍摄纽瓦克机场的停机坪时被警察赶走，还好，至今还没有被带

进警察局的荣幸。

南无哀：你住在纽约，为什么不在纽约的机场拍，干嘛舍近求远跑到洛杉矶去拍呢？

米尔斯坦：洛杉矶我有亲戚，所以每年都要去几次。纽约机场跑道的尽头找不到像洛杉矶机场那么合适的拍摄位置；在洛杉矶机场，飞机是在跑道西端降落，这样我就能有几分钟时间提前做出判断；另外，洛杉矶机场有停车的地方，从停车的地方背着设备走过去比较方便。

南无哀：拍摄的时候，每天你在机场跑道那儿呆多长时间？每天能拍几种飞机？你喜欢在上午还是下午工作？是手持拍摄还是用三脚架？

米尔斯坦：每天会工作4-6小时，大约能拍到4、50种飞机，但所谓的好片子寥寥无几，有时候可能一张都没有，有时候也可能不止一张。你知道，飞机降落的时候是排队等候降落的，刮风的天气就很糟，因为飞机得不停地调整飞行姿态，这样我就得盯着飞机，判断它们从头顶飞过的时候是水平飞过还是歪着翅膀。因为我自己就是飞行员，这很有用，能帮我预先判断横风中的飞机如何调整姿态。拍摄飞机正面照的时候用三脚架，拍它们从头顶上方飞过则是手持。我的照片需要光线足够强，我喜欢在中午和午后干活，有云的时候就太暗。

南无哀：“飞行器”这个项目你总共花了多少时间？总共拍了多少种飞行器？哪种是你



比奇公司生产的Beech-C18S飞机 摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Milstein)



比奇公司生产的Beech-18 (SNB-2) 飞机，曾被美国海军用作教练机。摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Milstein)

的最爱？

米尔斯坦：我是13年前开始拍的，当初用的是一台1600万像素的Contax 645数码后背。我想从事商业飞行的飞行器大多数我都拍过。有的航空公司关门了，有的合并了，以前有不少飞行器喜欢涂上颜色鲜亮的油漆，现在这种飞行器很少见了。我也拍过军用飞行器，直升机，“丰年小飞艇”（Good Year Blimp），以及其他一些很个性的飞行器。现在还在不断把新类型加进来，相关图片在保罗·考裴金画廊（Paul Kopeikin Gallery）的网站上基本都可看到。这几年数码后背的像素越来越高，现在我用8000万像素的后背，照片放到70英寸质量仍然很棒。我在斯密松博物馆的展览中，不少照片就是用这个后背拍的。但用这么高像素的后背也有困难，因为你必须把相机端得非常平，稍微有一点倾斜，移动或虚焦，照片就毁了。说到飞行器，我个人最喜欢的是波音747。当它从你头顶180英尺的上方掠过，真太刺激了。空客A340也很棒，它飞来的样子就像一只优雅的大鸟。我不太好形容空客A380，我拍过它的正面照，不太好看。比较而言，我更喜欢那

些古董级的飞行器，比如敦豪快递公司的DC8（波音公司制造，一般漆成橘黄色，上面有DHL的红色字母，机型如梭鱼般细长优美——编辑），美国空军的B-17轰炸机（俗称“空中堡垒”，“二战”中美国空军的主要轰炸机，载弹量大，抗重创，生存能力强——编辑），“福特三引擎飞机”（代号“Tin Goose”，俗称“罐子鹅”，由福特汽车公司首产于1926年，到1933年总产量199架，有些直到现在仍在飞行——编辑），西南航空公司和阿拉斯加航空公司有些飞机涂得很漂亮，我也很喜欢。

南无哀：你用类型学方法来呈现作品，你的“棕榈泉”（Palm Springs）系列也是用类型学方法来呈现，选择这种方式有特殊理由吗？

米尔斯坦：这种方式让我回到了建筑学的根上，满足了我在混乱中创作秩序的要求。我觉得在表现思想方面，一组照片比单张照片更有表现力。

南无哀：2008年的纽约摄影节上，你的作

品被马丁·帕尔选入“新类型学摄影展”（New Typologies）。摄影师用类型学的方法处理照片，最早在19世纪就开始，摄影师用这种方法整理归类那种人类学和人类学的片子，警方也用这种方式处理罪犯照片档案。20世纪这方面的一个范例是德国摄影家奥古斯特·桑德，此后又有德国的贝歌夫妇。你觉得你属于桑德、贝歌夫妇等人弘扬的类型学摄影传统中的一个链条吗？“新类型学”的这个“新”字，你如何理解？

米尔斯坦：我认为我的作品正是这个链条的一部分。贝歌夫妇对我影响很大，当我第一次看到他们用类型学方式呈现工业建筑照片时，我很兴奋，可以说他们影响了一代摄影师。我的作品被列入“新”类型学摄影，我觉得是此前没有人这么拍过飞行器，并用这种方式呈现出来，这样的片和场面，你在现实生活中是看不到的，我的作品拓展了视野的边界。

南无哀：非常感谢！



西科斯基飞机公司生产的SK-64E直升机 摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Milstein)



福客Dr-1 (Fokker Dr-1) 三翼机，曾是第一次世界大战时使用的著名战斗机。以设计师安东尼·福客的名字命名。
摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Milstein)



波音747-400型客机 摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Milstein)



麦道公司生产的DC8-73F型飞机，敦豪快递曾用该型飞机作为运输机。摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Milstein)



英国鹞式战斗机 摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Mlstein)



美国F-22 猛禽战斗机 摄影：杰弗瑞·米尔斯坦 (Jeffrey Milstein)



麦道公司生产的AV-8B 鹞式飞机
(正面)
摄影: 杰弗瑞·米尔斯坦
(Jeffrey Milstein)



波音公司生产的B-17G轰炸机，
俗称“空中堡垒”。
摄影: 杰弗瑞·米尔斯坦
(Jeffrey Milstein)



鲁坦飞机工厂生产的“星舟”飞机
(博特·鲁坦为美国著名飞机设计师)
摄影: 杰弗瑞·米尔斯坦
(Jeffrey Milstein)



Citabria 7GCBC 型飞机
摄影: 杰弗瑞·米尔斯坦
(Jeffrey Milstein)