



Körtvélyesi László

fotóművész, tanár, légi fényképész

Mikor találkozott a repüléssel, illetve a fényképezéssel? Hogyan kapcsolta össze a két szakmát?

Szerettem volna minél többet tanulni a fényképezésről, tapasztalatokat gyűjteni, de a hetvenes évek elején nem túl sok fórum állt rendelkezésre, hogy az ember fényképészetet tanuljon. Geodéziát is tanultam a soproni erdészeti technikumban, majd a pécsi vízügyre kerültem, geodéta pozícióban. Kineveztek a vízügynél fotográfusnak. Az akkori főnököm, Ditzendy Arisztid azt mondta, minden rendelkezésre áll, mindent megkapok, csak tanuljak, egyet nem tehetek meg, nem mondhatok nemet egy fényképezési feladatra sem. Nem mondhattam olyat, hogy nem tudom megcsinálni, ezért folyamatosan tanulnom kellett.

Mi volt az első közös repülés témája?

Második, vagy harmadik nap mindjárt bedobott a mélyvízbe. Szólt, hogy jön egy repülőgép Budapestről és légifényképeket fogunk készíteni. Korábban már találkoztam fotogrammetriai felvétel értékeléssel és műholdfelvételekkel is az egyetemen, de még nem légifényképeztem. A Pilatus Turbo Porter Budaörsről érkezett Pécsre és az új pécsi TV torony fényképezése volt az első feladat. A híres műrepülő bajnok, Katona Sándor volt a pilóta. Ezek a képek egy képeslaphoz kellett. Ditzendy Arisztid fényképezett ferde tengellyel. Ez volt életem első repülése, és rosszul lettem, így csak a magazinokat és objektíveket adogattam Arisztidnek, de rám szólt, hogy fényképezek én is. A színes 6x6 centiméteres diákkal fel kellett utaznom Budapestre, hogy előhívják a képsorokat. A sorozat egyik képe 30 évig a TV torony belépőkártyáját díszítette.

Hogyan ismerte meg Ditzendy Arisztidet, a nagyléptékű légi térképezés és az új technológiák hazai úttörőjét?

Geodétaként dolgoztam a vízügyön, de már irányba állítottam magam a fényképezéssel kapcsolatban, voltak fényképezőgépeim és magam tanultam a szakmát. Terepen dolgoztam, csak hétfőnként voltam bent az irodában. Volt egy verseny, hogy melyik iroda a legszebb a vízügynél, így megkértek, hogy hozzam be saját fényképeimet az épület folyosóinak díszítéséhez. A szépen kidolgozott 30 x 40-es képeimet egyszerűen rajzszöggel rakták fel a falra. Elmentem Kaposvárra színtezni és mikor a következő hétfőn bementem, azzal fogadtak, hogy megnyertük a legszebb iroda címet. Szóltak, hogy mellesleg kérdezte a zsűri egyik tagja, hogy a falon lévő képeket ki csinálta, ha

bent leszek küldjenek át hozzá. Így aztán szólt az akkori főnököm, hogy menjek át a szemközti irodába, "de ne nevesd el magad, Arisztidnek hívják akihez méysz". (Akkoriban elég ritkának számított és egy geg sorozatból lehetett ismerős ez a keresztnév.) Átmentem, Arisztid helytel kínált, pipáztunk.

Ki csinálta azokat a képeket, amiket oda kiraktatok?

Én - feleltem.

Te is nagyítottad? Hol?

A barátom spájzában.

Akarsz fotós lenni?

Kiesett a pipa a számból. Átmentünk az igazgatóhoz, Kiss Györgyhöz. Arisztid annyit mondott: Gyuri Bácsi ez lesz az új fotósom. Jó, mondta az igazgató, menjetek le a személyügyre és végezzétek el a papírmunkát.

Azt mondta szabad munkaidő, szabad eszközhasználat, de minden kérést teljesíteni kell.

Jogosítványod van?

Nincs.

Azonnal iratkozz be.

Kaptam szolgálati autót. A csomagtartóban volt egy gumicsónak, hozzá motorcsónak motor és benzinkanna. Bármi történt, elsőnek mi értünk oda, és ha kellett, bementünk a vízre. Előbb megvoltak a fényképeink, minthogy kiért volna a törzs.

A legkülönlegesebb feladatokat is végre kellett hajtani, még hozzá olyan minőségben, mintha nagy szakmai tapasztalattal és élvonalbeli tudással rendelkeznék, a soha nem látott eszközök és módszerek ellenére. Például még Pécsen forgattam Arisztidnek egy öntözésről szóló filmet. A vízügynek volt 16-os Arriflex filmfelvevője. Megtanultam betölteni a 30 m hússzú filmet, és megcsináltam a saját kútfejemből a felvételeket, és az az igazság, hogy nagyon jó kis filmet csináltunk. Később még előre gyártott elemekből készülő hídról is készült ilyen film.

Arisztid egy rendkívül nyugodt, kiegyensúlyozott ember volt már fiatal korában is, akihez hasonlóval nem igen találkoztam. Jóindulatú csipkelődő stílusa volt. Az volt kiírva az ajtajára: "Ditzendy Arisztid szkeptikus". Emlékszem ezen meg is lepődtem, mikor átküldtek és először mentem hozzá. Ennek ellenére nagyon szerény ember. Folyamatosan pipázott. Nagyon sokat autózunk, beszélgettünk, repültünk együtt. Az autózási stílust tőle vettem át, mint példát. Mindenre volt válasza, mindenről volt véleménye, és adni lehetett a véleményére. Elfogadta a kreatív ötleteket, lehetett vele beszélni, és abszolút megbízott az embereiben. 21 éves gyerek voltam, és látta bennem, hogy elkötelezett vagyok a fényképezés iránt és sugallta, hogy mindent meg kell tanulni. Ma is ezt vallom, hiába tudok rengeteget a fotográfiáról, szeretek tanulni. Jellemző, hogy tavaly novemberben, 72 évesen jelentkeztem a Magyar Fotóművészek Szövetségébe, pedig évtizedes szálak kötnek oda is. Amikor 1987-ben vittem a felvételi anyagomat a Magyar Népköztársaság Művészeti Alaphoz, az 15 képeemből állt. Nagy dolog volt, a felvétel szinte egy diplomával volt egyenértékű akkoriban, később

ez alapozta meg, hogy egyetemen taníthattam. Először még megmutattam a felvételeket Arisztidnek. Szívta a pipáját, ránézett a képekre és annyit mondott: Fölvesznek. Mikor bevittem leadni a képeket az asztal tele volt szebbnél jobban kidolgozott, hatalmas, de az enyémeknél legalábbis jóval nagyobb nagyításokkal, de én csak egy kis Kodak dobozban hoztam 18 x 24-es képeket. Elkeseredtem. Visszamentem Arisztidhez és elmondtam, hogy mindenki nagyobb képeket adott be, sokan fel is kasírozták őket, szebben kidolgozva. Arisztid nyugodtan pipázott, és annyit mondott: Ott hozzáértő emberek ülnek, nem a képek méretét fogják nézni, fel fognak venni. Fel is vettek.

Mikor az új, a keleti blokkban rendkívül ritkának számító, csillagászati értékű Hasselblad fényképezőgépek használatát meg kellett tanulnom a vízügyi dokumentációs légi fényképezéshez minden fotós háttér nélkül, odaadta, hogy vigyem haza Pécsre. Bízott az embereiben. Később pedig, mikor nem sikerült Budapesten lakást szerezni, náluk lakhattam, minden reggel kávét adtak, kedvesek voltak. Bármiről, amiről elkezdett beszélni, azt tudta is. Tartotta a lelket az emberekben a pozitív hozzáállásával.

És a hozzáállása meg is térült, mert a szervezet első volt számos technológiai fronton. Arisztid azt mondta tanuljam meg a színes képkidolgozást, így én elsőként megtanultam a szervezetenél, majd kiépítettem a legmodernebb technológiát. A laborálást tökéletesen meg kellett tanulni, kompromisszumok nélkül. Arisztid kezdeményezte, hogy ne függjünk senkitől, és a színes képeket akkoriban az MTI-től rendeltük, de 2-3 napos határidővel dolgoztak külsősöknek. Ez nem volt tartható, így Arisztid a teljes függetlenséget szem előtt tartva megbízott a színes technikák bevezetésével.

Hogyan kerültek Budapestre, illetve hogyan fejlődött a vízügyi légifényképezés és térképezés a világ élvonalába?

Arisztid 1972-ben létrehozta az Információs és Dokumentációs osztályt a Baranya - Somogy - Tolna megyei működési területű Dél-Dunántúli Vízügyi igazgatóságnál. Bemutatta, mire tudjuk a fényképezést, filmezést, irattári dokumentálást és újságírást felhasználni a szakterületen. Ez akkor korszakalkotó volt. Felkerekedtem és alacsonyról készítettem képeket a Dráváról, az új építkezésekről, gátakról és a felvételek igazolták a törekvéseket.

A pécsi PZL repülőgéppel például a Mohács - Baja környéki Duna szakaszokat fényképeztem ferde tengelyű képekkel, amiket nagyítva elemezték, és ez alapján döntöttek el, hol legyen robbantás a jégtorlasz elkerülésére. A Gemenci Erdőgazdaságnak téli lombszegény légifelvételeket készítettünk Katona Lajos pilótával, azokról a részekről, ahol láttuk, hogy szarvasok vannak. A légifelvételekről próbálták megszámlálni, hogy mennyi a vadállomány. Ezért a kísérleti munkáért például egy szarvasborjút kaptunk fizetségként. 1972 telén végeztük ezt a kísérletet. Nyúl Bertalan vadászati ágazatvezető repült velünk. A Fia, Nyúl András is híres vadász lett.

A Drávai árvízhelyzetre már protokollá vált a Vízügyi Légi Szolgálat légifelvétel dokumentációs munkája. És innentől nem volt megállás. A mérnököket és döntéshozókat már az érdekelte, hogy a táj hogy néz ki összefüggésben, és erre a mi 400–500 m magasból, ferde tengellyel készített felvételeink voltak a megoldás. Pécs tevékenysége felértékelődött, és egyértelművé vált, hogy ki fogja nőni magát. Ditzendy személyesen jó ismeretségben volt Dégen Imrével (*államtitkár és az Országos Vízügyi Hivatal elnöke 1968–1975 között, a szerk.*). Dégen gyakran járt Baranyába és egyre gyakoribb vendég volt Arisztidnél. Az államtitkár mérnök volt, címzetes egyetemi tanár, értette az elképzeléseit és nagyon elégedett volt az eredményeinkkel. Személyesen akarta, hogy Arisztid feljöjjön Budapestre és modernizálja a vízügyi légi- és földi fotózást, filmezést. Kétségbe estem, hogy vége a karrieremnek, de Arisztid engem is felhívott Budapestre.

Ez mikor történt, és hogyan zajlott az országos alacsony repülésű, nem katonai légitérképezés megreformálása?

Arisztidet 1972-ben felhívták Budapestre a VÍZDOK-hoz (*Vízügyi Dokumentációs és Tájékoztató Iroda*, a szerk.), hogy ott egy fotó és filmstúdiót alakítson ki. Schermann Ákos már előtte is fényképész volt ott, ő a MOM-ban (*Magyar Optikai Művek*, a szerk.) is dolgozott mechanikusként. Egy fotós és filmes csoport is létrejött, nagyon komoly laborral, és oda hívtak engem is. Pécsről ugyan felvitték Budaörsre a PZL-t 1972-ben, de nem sokáig alkalmazták ott, hiszen az erre a célra beszerzett Pilatus már ott volt. Arisztiddal készen találtuk a Vízügyi Légi Szolgálat állományát, de neki nagy tervei voltak.

Kerestük a légi felvételek további, speciális felhasználási területeit, és ezek az évek rendkívül sok repülési alkalmat kínáltak. A mezőgazdasági kultúrákban a víznyomásos területek illetve a belvizek feltérképezése 1973-ben vált országossá, mikor Ditzendy Arisztid a fővárosba került. Az árvízi és belvíztetőzési felméréseken túl, műtárgyak, beavatkozások és építkezések hatásainak fényképezése is zajlott, a belvíz után már azt is vizsgálták, hol nem nőtt ki a vetés. Majd elkezdődött a hetente végbemenő Dunai, kicsit ritkábban a Tiszai végigrepülés, ahol egy vízminőségi laborvezetőt is magunkkal vittünk a repülőgépen, aki látta az elszíneződésekből, hogy a folyamba engednek valamit, és ezeket a vízszennyezéseket azonnal fényképeztük. A felvételek gyors feldolgozására és intézkedésre került sor, és már ment is a bírságolás. Nagyon sok pénzt hozott be az országos vízügyi szolgálat bírságokból. Ezek ekkor még jellemzően ferde tengelyű légifelvételek voltak.

A repülőgépnek volt egy kazettája a padlólemezben, amit ki lehetett szedni. Ebbe legyártottunk egy keretet, és 4 db EL Hasselbladot hozattunk be. Csak a 10-es Ofotérten keresztül tudtuk beszerezni, ami a Vörösmarty téren volt. Ők voltak kapcsolatban külföldre utazó diplomatákkal, és ott kellett leadni a beszerzési igényeinket. Az én kérésemre a hasselblad akkor kapható összes objektívét megvettük, és a 70 képkockás magazinok kerültek beszerzésre, hogy ne kelljen 12 kockánként magazint váltani. Kiszámoltuk a repülési magasságot, átfedéseket a térképezéshez. De mindez hivatalosan tilos volt. Csak a Néphadsereg készíthetett térképészeti célú felvételeket. Csak azért nézték el, hogy ezt a tevékenységet folytattuk, mert nem volt giroszkóp vezérlésű függőlegesen pozicionáló berendezés a kamerához, sem periszkóp a navigációhoz, és azt mondtuk, hogy ezek nem mérőkamerák, azaz térképészeti repülésre nem alkalmasak. Mégis jobb képminőségű és részletesebb fotótérképeket szolgáltatunk a nagyformátumú hivatalos katonai repülésekhez képest.

Rajtunk kívül és a hadseregen kívül csak az MTI-nél volt légifényképész. A Malévnek is volt fotósa, de inkább csak repüléssel kapcsolatos fényképeket készített.

Jó kapcsolat alakult ki a régészekkel, nagy mezőgazdasági cégekkel, utóbbiak a gazdálkodáson változtattak, ahol jeleztük, hogy speciális foltokat derítettünk fel. A növényi kultúra színváltozásait figyeltük a felvételeken. A legnagyobb régészeti kampányunk talán a fenékpusztai ásatás fényképezései voltak.

A települések is bekapcsolódtak a felhasználók körébe. Balatonalmádi tanácselnöke már a korai időszakban is rendelt a VÍZDOK-tól függőleges tengelyű légifelvételeket, az illegális beépítések kiszűrésére. A fedélzeten a térképező kamerákon kívül mindig volt kézi kamera is, ha kellett ferde tengelyű képeket is készíteni. De én akkor is vittem fel, ha nem volt ilyen feladat.

Rengeteg beruházást követtünk fotótérképező repülésekkel. A Sió bővítés nyomán követése, a Sió vízkapu Tolnában például nagyobb kampányok voltak, de később a Kiskörei-víztározó építéséről is periodikus fotótérképezést végeztünk. Az erdészeti károk felmérése, belvizek dokumentálása, erózió,

egyéb károk felmérése, vizeink perodikus térképezése rutinfeladat volt. Volt geodétánk és voltak kiértékelő szakembereink, így a teljes térképezési feladatokat elvégeztük. A VÍZDIK és a Vízügyi Igazgatóság házon belül teljes kapacitással rendelkezett. A Paksi Atomerőmű tervezéséhez áramlástan vizsgálatokat végzett a VITUKI. Dunakömlődtől lefelé 3-4 kishajót lehorgonyoztak a Dunán, ott repültem felettük, és amikor megkapták CB rádióan az utasítást, hogy a festékanyagot beleengedjék a vízbe, a színezett víz áramlását fényképeztem a teljes tervezési szakaszon, majd visszarepültem és egy más színű anyaggal ismételtük. Két és fél óráig repültünk fel-lá a folyam felett. A pilóták a legjobb ívben próbáltak kanyarodni, hogy mi, fényképészek mindig érezzük a függőleges-vízszintest és ne legyünk rosszul.

De fényképeztem Kékszalagot, vitorlás versenyeket is. Végigfényképeztük a nagy szennyvíztelepeket. A Szigetköz átalakításának dokumentálását én kezdtem. Ekkor Rajkától Kapcsikóig nagylátószöggel, a határon átlátva végigfényképeztük a területet, hogy ne csak a térképen, de a teljes valóságában is lehessen látni azt a szakaszt. Nagy élmény volt nekem, mert láttam fentről azokat a helyeket, ahol felnőttem, ezért Lipóton külön köröket is tettünk.

A mezőgazdasági légi felmérések tudományos vonalában is egyre jobban elmélyültünk. Ha egy nagy búzatábla közepén más színű volt a vegetáció a felvételeken, a szakembereink megnézték és a helyszínen agronómusok megvizsgálták. Magyarországon mi használtunk először infra filmet, és szintorzitó infra filmet is. Még haza is hoztam egy ilyen színes infra kazettát és Pécsről is készítettem ilyen földi fotográfiát is.

Voltak városnépszerűsítő, kulturális örökség dokumentációs feladataim is. A kulturális örökség államtitkára egy pécsi professzor volt, és vele készítettünk ilyen felvételeket Pécsen, majd a Balatonnál és ezt követően számos helyen. A vízügyhöz érkezett megkereséshez mi adatokat szolgáltatunk.

1979-ben 15 kilós képmagnót vett a vízügy (természetesen ezt is Arisztid szerezte be) és elkezdtem használni légifelvételre. Már korábban is volt olyan, hogy elől ült Dégen Imre államtitkár, hátul pedig én filmeztem. Az új képmagnó felvételeit viszont amint leszálltunk azonnal kiértékeltek. Ez az első légi távérzékelési video alkalmazás volt Magyarországon. Ez egyébként nekem később jól jött, mert amikor a Pécsi Tanárképző Főiskolára jelentkeztem, volt egy ugyanilyen képmagnó, és csak én tudtam használni.

Milyen repülőgép típusokon dolgozott az évek során?

A Pogányi repülőtéren 1972-ben nem volt még betonozott kifutópálya. Főleg sportélet zajlott. Nagy nyüzsgés volt, a repülőtér rendelkezett saját büfével és étteremmel is. PZL-el másfél évig repültem, utána Budapestre kerültünk és a Pilatussal dolgoztunk Budaörsről. Én főleg Pilatussal dolgoztam a hetvenes években.

Hogyan állt össze akkoriban a személyzet, és kinek mi tartozott a felelősségi körébe?

Pécsen a fedélzeten egy pilóta, és egy fényképész tartózkodott, ha leszálltak köztes helyen, akkor egy szerelő is velünk jött. Navigátor nem volt. Látványnavigálás volt. Nekem kellett jeleznem, hogy hogyan repüljünk rá valamire, mikor mennyire döntse meg a gépet a pilóta, én navigáltam. Fontos volt az összhang.

A pécsi vízügyi igazgatóságon én voltam a fotós, pedig akkor még nem volt fényképész végzettségem és egy végzett fényképész laboráns lánnyal dolgoztam. Mikor Budapestre kerültem, ő

lett a vízügyi igazgatóság fotósa Pécsen. Budapesten Sherman Ákossal később Víz Zsigmonddal dolgoztam, később Katona Sándor jött tanulóként, ők voltak még hosszabb ideig légifényképezészek, mikor én ott dolgoztam. Sökrön Ákos gyártásvezetőként a filmekben dolgozott és volt egy operatőr is. A Víz Zsigmond specialitása a nagyobb volumenű térképészeti fotózás volt. Repülésirányra háttal térdelt, és soha nem volt rosszul, nagyon bírta a repülést.

Mikor került kialakításra a kameraakna a vízügyi repülőgépekben? Korábban kizárólag az ablakot kinyitva, vagy az ajtót leszerelve dolgoztak?

1974-ben tértek át a főleg függőleges fényképezésre. Tudtommal az egyik Let L-200 Morava-D típusú repülőgépen volt először padlólemezi nyílás.

Mesélne a szervezet épületeiről, telephelyeiről, általában a munkahelyéről?

A Budaörsi repülőtérrel szálltunk föl. A Vígyszínház melletti Hegedűs Gyula utcában volt a VÍZDOK központi bérelt irodája, és most már elárulhatom (akkor titok volt), hogy én a hátsó traktusában laktam, hogy ne kelljen albérleti díjat fizetnem Budapesten. A Kazinczy utcában is volt egy VÍZDOK iroda, ott volt a labor. Ott dolgoztam ki a képeket. Gyorsan kinőttünk mindent annyi munka volt, így Arisztid javaslatára a vízügy vásárolt Budán, a Sárbogárdi úton egy villát fotó, film stúdióknak, labornak és szolgálati lakásnak. *(Csak évekkel később költözött ki a VITUKI-hoz az "A" épületbe az ARGOS stúdió, a szerk.)* Arisztid az első emeletén lakott, a felső emeleten volt a geodéziai iroda, és a földszinten volt a labor, Durst előhívógépekkel, a legmodernebb felszereléssel. Oda költöztem a Ditzendyék kisszobájába, mert megszűnt a Hegedűs Gyula utcai VÍZDOK iroda és még mindig nem kaptam meg a lakást, amit próbáltak elintézni nekem.

Milyen objektívek álltak rendelkezésre a Hasselbladokhoz?

30 mm (Halszem), 40 mm (nagyon nehéz volt), 50 mm, 80 mm planar alapobjektív, 135 makro (repülésnél nem használták), 150 mm, 250 mm sima, illetve 250 mm super achromat, és 500 mm fókusz távolságú teleobjektív állt rendelkezésre (utóbbit levegőből nem használták). 12-es 22-es és 70-es magazinok, prizmák, felhúzókarokkal, Poaroid hátlap is rendelkezésre állt, de volt egy SVC 38 mm objektív karral és optikai átnézeti betekintővel, libellával, kis méretű, könnyű és ezzel is légifotóztunk kézből.

Dolgoztak más típusokkal is?

A budapesti székhellyel már a nagyformátumú, légi fényképezésre alkalmazott Hasselbladokon kívül is rendelkezésre állt felszerelés. Kisfilmre Canon F1-eseink voltak, mindhárom fotósunk egy. Motor is volt hozzájuk, külön akkumulátorral és egy 5 méter filmet befogadó hátlap, ami technikatörténeti érdekesség, ráadásul óraszerkezet volt rajta, ami bizonyos időközönként exponálta, ha kellett. Volt hozzájuk 20 mm 1.2 nagy fényerejű objektív, 70-300 gumiojektív (*vario objektív*, a szerk.), és volt egy 600 mm 5.6 fényerejű Canon objektív. Azt csak én használtam, természetfotókhoz, vadfotózáshoz. 4 x 5 inches (10 x 15 cm) Linhof Technika is volt, hozzá 75 mm nagy látószögű, 150 mm alap objektív, 250 mm teleobjektív. Ezek közül légifényképezésre csak a Canon F1 került alkalmazásra a 20 mm fókusz távolságú objektívvel, az is főleg magáncélból. Ennél is és a Hasseébladnál is betartottam, hogy nem exponáltam ki az utolsó képkockát, ha jönne még egy téma.

A halszem optikás vízügyi légéri fényképezési kísérletről van információja?

Csak kipróbáltuk a halszem optikát a Balaton felett, hogy van-e előnye a légifényképezésben, de többször nem használtuk a levegőből.

Amennyiben volt rálátása, kik dolgozták fel a felvételeit, kik készítettek térképeket?

Az Argos csapatában már térképészek is voltak állományban. *(A nyolcvanas évektől ARGOS Stúdió a szervezet neve, a szerk.)*

Volt egy projekt, amelynek során a jégzajlást vizsgálták. Az eredményekből könyvfejezet és cikkek is születtek. Mesélne erről? Illetve milyen volt maga a fényképezése ezeknek a kísérleteknek?

Egyszer Pécsen végeztem ilyen feladatot. Jégzajlaskor beállt a Duna Mohácsnál és földről nem lehetett átlátni a helyzetet. A jégtörők irányításához le kellett fényképezni, hogy kiértékelhessék a legvékonyabb részeket, ahol be tud törni a hajó, illetve a robbantásokat is a fényképek alapján kellett megtervezni. Szerettem volna magát a robbantást is légifényképezni, de a katonaság nem engedélyezte. A későbbi jégzajlásos légi térképészeti kísérletekben nem vettem részt.

Említene emlékezetes pillanatot, érdekes történeteket?

Hóban is fel tudunk szállni a Pilatussal, mert volt hótalpa. A földön tudott tolatni, mert negatívban is be tudta indítani a légsavart, Katona Lajos és Katona Sándor *(a Vízügyi Repülő Szolgálat csupán névrokon pilótái, a szerk.)* be tudtak tolatni vele bárhova. Egyszer tározó fényképezéséhez szálltunk fel Budaörsön, de elkezdett füstölni a motor a tesztkörön Budaörs felett. Mindig csinált a pilóta egy tesztkört a repülőtér felett, mielőtt útnak indultunk. Kiderült, hogy a gép fűtő radiátorainak átmosásakor ottmaradt a mosó anyagból és az égett le róla. Egyszer pedig valaki kiejtett egy középformátumú alap objektívet a repülőgépből, mert véletlenül megnyomta az objektívoldót miközben élességet akart állítani és ki is csavarta.

Egyszer nem tudott a vízügy 4 Hasselbladot kiállítani egy repüléshez, mert az egyik szervizben volt és én adtam kölcsön a saját Hasselbladomat. Éjszaka betörték az ARGOS Stúdióba és mindet elvitték, ami nem volt a széfekben, így az enyémet is két akkumulátorral.

Hogyan zárult életének ez a korszaka?

1979. decemberében jöttem el, mert két gyermekem Pécsen élt, és sok volt az ingázás Pécs és Budapest között. Dégen Imre államtitkárt leváltották *(1975-ben, a szerk.)*, és elkezdődött a vízügyi igazgatóságok racionalizálása, és így évek után sem kaptam meg az ígért lakást Budapesten. A család fontosabb volt, haza kellett jönnöm. Arisztid egyszer - egyszer visszahívott árvíz fényképezésre. Például a Körösök gátszakadásánál 10 napot dolgoztam földön és levegőben. Ha Arisztidnek éppen valamiért nem volt légifotósa, visszahívott egy - egy munkára.

A nyolcvanas-kilencvenes évek fordulóján irtatlan nagy mennyiségű építkezés folyt Csehszlovákiában a határnál, amit én derítettem fel a levegőből. A fotótérképen több ezer munkagépet számoltak meg. Szlovákia szinte összes munkagépet odavezényelték.

Ditzendy Arisztidnek úttörő szerepe volt a dokumentációs légifényképezés kialakításában. Kidolgozta a technikáját, megkereste hozzá az embereket, a feladatokat. Bennem jó alanyra lelt, mert minden repülést elvállaltam, imádtam repülni. Elvitathatatlan érdemei vannak abban hogy a légifényképezés populárisává vált Magyarországon, ismét kilépett a katonai privilégium kategóriából, és kivívta a létjogosultságát.

Ez egy felbecsülhetetlen értékű szakasza volt a magyar fotótörténetnek.

Mesélne a későbbi légi felmérésekhez köthető munkáiról?

Az MHSZ-nél (*Magyar Honvédelmi Szövetség*, a szerk.) tudták, hogy Pécsen én vagyok az, aki légifotóval foglalkozik. Tilos volt, nem csinálhatta bárki, és az engedélyeztetési tortúrát nem mindenki tudta. Az MTI fotósai is elmentek az uránvárost fényképezni, de én a modern légifényképezést műveltem, amit Ditzendy Arisztiddal kezdtem. Már ekkor rendkívül népszerűvé váltam a Stúdióon kívül is, mert általában nem tudtak a fényképészek ilyen munkát végezni. Tudni kellett a látászöveget, az arányokat, a gép mozgását, fordulási körét. Össze kellett hangolódni a pilótákkal. Nekem kellett navigálni a gépet. A pilóta nem látta és nem is tudta mit szeretnénk, nekem kellett navigálni, hogy a legjobb magasságban, a legjobb szögben lássam a témát.

A Morane tetején el tudtam húzni az üveget oldalra fényképezéshez, aztán a Cessna-ra szoktam rá, mert egyszer megkérdezte a pilóta, hogy mennyire vagyok bátor, levegyék-e az ajtót. Attól kezdve mindig ajtó nélkül repültem a Cessnákkal. Még kötelékrepüléseket is fényképeztem a város fölött. Ráadásul én irányítottam rádióan a köteléket, mert megtanultam kötelékrepülést vezényelni az évtizedek alatt.

Baranya megye összes falváról ferde tengelyű légifotót kellett készíteni a 85-86-ban egy budapesti cégnek. A szekszárdi Duna híd építésének fotódokumentációjára is kaptam egy kétéves megbízást a kilencvenes években. Minden két hónapban végig kellett repülni teljes területfedéssel, mert az elvégzett munkákat a légifelvételek alapján fizetik ki, teljesítményigazolásra használták a légifelvételeket. Kelet-nyugati irányban repültük télen-nyáron. Sokat repültem. Még két éve is rengeteg légifotós munkám volt. Aztán bejöttek a drónok. Én jómagam drónt nem vásároltam, mert számomra a repülés az élmény, de most gondolkozom rajta. Telefonnal is irtó jó képeket lehet készíteni, mindig minden újdonságot megtanultam.

Az interjút készítette: Bakó Gábor

Pécs, 2020.április 25.