AIRBRUSH
DLA WEB DESIGNERA, CZYLI:

LANOS W SIECI...

Przedstawiam Państwu jedną z najlepszych prac, jaka opuściła naszą pracownię w ostatnim czasie. Impulsem do pomysłu był właściciel auta - informatyk, który jako twórca stron internetowych zapragnął poruszać się oryginalnym pojazdem. Po oględzinach samochodu stwierdziłem, że ten kilkuletni Lanos nie ma śladu rdzy więc nadaje się na coś specjalnego, a wkład pracy będzie cieszył długie lata.

Wszystko zaczęło się od rozmów i projektu. Wspólnie z właścicielem pojazdu ustaliliśmy, że będzie to sieć pajęczyn. Zacząłem interesować się gatunkami pająków i rodzajem sieci jakie tworzą. Chciałem, aby auto było wykonane realistycznie. Po kilku dniach poszukiwań

w internecie zdjęć pajęczyn i ich pająków dokonaliśmy wyboru. Pozostało określenie palety barw całego pojazdu, ogólnego charakteru obrazu. Powoli wyłaniał się ostateczny projekt, który zakładał, że kilka pajęczyn wraz z pająkami zostaną umieszczone na całej karoserii. W trakcie realizacji projekt ulegał niewielkim zmianom polegającym głównie na likwidacji olbrzymich napisów znaków

graficznych. Rozpocząłem planowanie poszczególnych czynności tak, aby zaplanować zakup odpowiednich materiałów. Równolegle do planowania przebiegu prac, pracę rozpoczął lakiernik.

Kilkuletnie auto miało wiele uszkodzeń (zadrapania, nierówności karoserii). Planowany airbrush był okazją do usunięcia tych wad. Po demontażu niezbędnych elementów pojazdu rozpoczęły się typowe prace lakiernicze; matowienie, szpachlowanie, szlifowanie, maskowanie. W tym czasie dokonałem zakupu niezbędnych materiałów; lakierów bazowych, rozpuszczalników, lakierów bezbarwnych, utwardzaczy, kilku pigmentów, materiałów

ściernych i maskujących. Najdroższym zakupem był zakup 1,5 litra lakieru „kameleon". Natomiast najbardziej nietypowym zakupem było 200 m.. Włochatego sznurka i 10-ciu tubek kleju „wikol". Prace przygotowawcze wykonywane przez lakiernika dobiegały końca. Osiągnąłem punkt wyjściowy; czarną, zmatowioną i zamaskowaną karoserię pojazdu w idealnym stanie.

Zgodnie z planem prace rozpocząłem od naniesienia różnorodnych barw na całej powierzchni pojazdu. Będą to efekty kolorystyczne pojawiające się na cienkiej pajęczynie na końcu realizacji obrazu. Po wielodniowych obserwacjach pajęczyny, która przy-

padkiem stworzyła się w pracowni, uwzględniłem efekty świetlne jakie zachodzą na jej powierzchni. W związku z tym niektóre nitki sieci powinny odbijać światło najmocniej. Był to moment w którym należało przewidzieć położenie nici pajęczyn na karoserii. Białym lakierem bazowym zaznaczyłem najjaskrawsze obszary pajęczyny już teraz uwzględniając jej przyszłą konstrukcje i położenie.

Dotychczasowe zabiegi zapewniały wątpliwy efekt przyszłej pajęczyny. Już wcześniej zaplanowałem użycie trójkolorowego lakieru „kameleon" emitującego kolor w zależności od kąta padania światła. Postanowiłem, że dotychczasowe prace pokryję lakierem „kameleon" laserunkowo (przezroczyście). W ten sposób uzyskałem zwielokrotniony efekt kolorystyczny nie tylko przebijających kolorów spod „kameleona" ale również trójzmiennego „kameleona", który oddziaływał na kolory spod spodu. Zaplanowałem aby nici biegły przez całą karoserię wraz z lusterkami i zderzakami. Obraz zajmować miał również progi samochodu. Na tym etapie musiałem szczególnie przestrzegać zasad chemii lakierniczej (proporcje składników, czysta powierzchnia).

Dodatkowym utrudnieniem było to, że kameleon najmocniej działa na czarnym podkładzie a ja nie chciałem aby pajęczyna była jednorodna. Powstawało więc coraz więcej kolorowych plam. Na każdej z nich lakier efektowy oddziaływał inaczej. Gdy układ kolorów przypominał już zarys pajęczyn uznałem, że ta faza jest zakończona. Teraz trzeba było zabezpieczyć naniesione lakiery bazowe grubą międzywarstwą lakieru

bezbarwnego. Warstwa ta stanowić będzie zabezpieczenie przed przed uszkodzeniami mogącymi wystąpić podczas wyklejania a potem odrywania sznurkowych szablonów na kleju wodnym. To do tej warstwy będę starał się "dokopać" igłami podczas wydrapywania mikroskopijnych włosków na niciach pajęczyny chcąc uzyskać mieniące się linie. Lakiernik położył kilka grubych warstw lakieru bezbarwnego. Na drugi dzień całość auta została gruntownie zeszlifowana i umyta. Trzeba zaznaczyć, że to był model auta bez polakierowanych zderzaków, lusterek i klamek. Tak więc na etapie wstępnym wraz z wyprawkami i szpachlowaniem elementy te zostały osobno opracowane i pomalowane na czarno. Teraz każdy następny etap pracy uwzględniał te elementy również. Od wielokrotnego malowania, szlifowania i mycia część taśm maskujacych i papierów uległa zniszczeniu. Wymiana części maskowania przy tak długotrwałej pracy minimalizuje kurz

gromadzący się wraz z kolejnymi natryskami. Rozpoczął się etap realizacji pajęczyny. To był prawdziwy eksperyment. Przypomniała mi się stara metoda z pracy scenograficznej w Operze Poznańskiej. Wtedy często stosowaliśmy materiały maskujące na bazie klejów wodnych, które zdjęte po natrysku dawały niesamowite efekty. Proporcje pajęczyny do pająka wymuszały zamaskowanie linii o grubości niespełna milimetra. Nie było innego sposobu niż nałożenie dratwy/ /cienkiego sznurka nasączonego klejem wodnym na karoserię. W tym celu zwinąłem kilka kłębków i umieściłem je w słoikach wypełnionych rozrzedzonym klejem. Przez dziurkę w zakrętce odwijałem nasączony sznurek i cierpliwie, kawałek po kawałku "rysowałem" samoprzylepną pajęczynę na karoserii. Ta faza realizacji trwała najdłużej (około

14 dni). Po wyschnięciu kleju nałożyłem kilka ogólnych szablonów obrysowych pająków w celu zaznaczenia ich trwałej pozycji w obrazie. Osiągnąłem cel. Zamaskowanie wielokolorowej powierzchni niezwykle cienkim szablonem. Teraz kolejna faza; przywrócenie czerni pojazdu z uwzględnieniem rozjaśnień na przyszłe cienie pająków i pajęczyny.

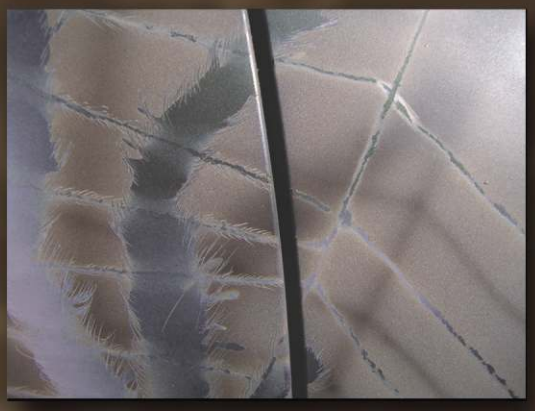
W obawie o zbyt cienkie linie poprowadziłem wzdłuż niektórych nitek cieniowanie białym lakierem. Zapewniało mi to, że nie przykryję całej pajęczyny czernią. Zakończył się etap maskowania pajęczyny. Tak przygotowaną powierzchnię pokryłem czarnym lakierem z brązowymi rozjaśnieniami w centrum pajęczyn. Chciałem uzyskać za pomocą łagodnego cieniowania efekt światła latarki skierowanej na pajaki i jednocześnie uzyskać jak największy kontrast pomiędzy tłem a pająkami. Rozjaśnienia te umożliwiły również nałożenie cieni od pajęczyn i pająków. Cienie wszystkich nitek pajęczyn zostały naniesione aerografem z dyszą 1,2 mm tak, aby powstała iluzja zawieszenia pajęczyny "przed"

karoserią. Niektóre szablony sznurkowe powoli traciły przyczepność. Klej wodny wysuszył się tak, że niewielki podmuch powietrza z aerografu powodował odpadanie odcinków sznurka. Teraz to jednak nie miało znaczenia gdyż cienie zdążyłem już namalować. Przy okazji wspomnianych ubytków zauważyłem, że efekt kameleonowej pajęczyny jest niewielki. Jak się potem okazało słaby efekt był tylko w tych kilku miejscach gdzie odpadał

sznurek z powodu za małej ilości kleju. Czekałem z niecierpliwością na moment demontażu zamaskowanej pajęczyny. Do tej pory praca trwała już 6 tygodni. Użyłem kilkanaście litrów chemikaliów lakierniczych i nie byłem pewien efektu mimo precyzyjnego planu prac. Przyszedł czas na przełomowy moment; demontaż wszystkich sznurkowych pajęczyn stanowiących dotychczasową maskownicę.

Martwiłem się, czy ostatnie warstwy lakierów nie podpłynęły pod sznurek i nie zniweczyły pracochłonnego (i drogiego) efektu lakieru kameleon. Miłe zaskoczenie, sukces. Wszystkie sznurki poprawnie zamaskowały „pierwsze”, kolorowe warstwy lakierów

i efekt był już teraz piorunujący. Pozostał pewien niedosyt. Myślałem, że włochate końcówki sznurka pozostawią naturalne, 'kłaczkowate” brzegi. Niestety po namoczeniu lakierem w trakcie malowania struktura nitek, owszem była nieregularna ale nie miała charakterystycznych dla sieci pająka lepkich receptorów. Musiałem podjąć trudną decyzję; zostawiam pracę tak jak jest, albo kon-



sekwentnie realizuję projekt do końca. Kilkanaście kolejnych dni wydrapywałem igłą tysiące lepkich receptorów na wszystkich niciach pajęczyn nie pozostawiając żadnej bez nich. Tak samo potraktowałem brzegową linię pająków aby zespolić je z tłem. Z upływem pracy zacząłem interesować się wyglądem pajęczyn i techniką ich tworzenia przez pająki. Godzinami siedziałem w internecie w poszukiwaniu dobrych zdjęć. Dowiedziałem się, że pająk tka swoją sieć podwójnie. Najpierw tka sieć po której może chodzić a wracając do centrum tka sieć lepką, łowną. Zastanawiałem się czy można to jakoś pokazać jednak na zdjęciach przyrodniczych nie widać różnicy pomiędzy rodzajem nitek. Dałem więc z tym sobie spokój.

Powstałe zadrapania należało teraz pokryć kolejną, bardzo dużą ilością lakieru bezbarwnego. Następnie szlifować aż do uzyskania gładkości powierzchni. Na tym etapie można było wycieniować aż do czystej czerni brzegi części karoserii tak aby nici pajęczyny w niektórych miejscach wyłaniały się a nie zaczynały gwałtownie. Teraz rozpoczęło się malowanie pająków. Podzieliłem je na dwa etapy: nogi i korpusy.

Nogom nadałem specyficzną, organiczną fakturę wykończoną gęstą sierścią. Natomiast osobne szablony były przygotowane na korpusy i głowy. Zależało mi aby korpusy miały inną strukturę niż nogi, dlatego pokryłem je cienką warstwą lakieru kameleon. Po zdjęciu szablonów cały obraz wymagał dopracowania artystycznego, tak aby kolorystycznie i rysunkowo szystkie elementy obrazu stanowiły

całość. Akcentem końcowym było nałożenie znaku graficznego właściciela, pojazdu oraz podpisu mojej pracowni.

Teraz cała karoseria została pokryta kilkoma warstwami lakieru bezbarwnego w ilości umożliwiającej późniejsze polerowanie. Na drugi dzień zostały

zdjęte (12-tygodniowe!!!) maskowania. Wszystkie taśmy maskujące musiały być ostrożnie odcinane z powodu grubych, wielokrotnych warstw lakierów. Po wypolerowaniu, umyciu i uzbrojeniu auto było wreszcie gotowe. Wiem, że opisana tutaj praca nie należy do

standardowych lub przeciętnych w technice airbrush. Jednak zależało mi aby pokazać jak dalece zaawansowane może być użycie aerografu. Jak bardzo konkurencyjne do tradycyjnego tuningu auta jest pomalowanie karoserii. Na ile można zaznaczyć czyjąś odrębność. W przedstawionej dzisiaj pracy zostało

zużyte 3 kg szpachlówki, 12l lakieru bezbarwnego, 5l rozpuszczalnika, 6l utwardzacza, 2l lakieru bazowego, 1l lakieru kameleon, 10 rolek taśmy, 3l zmywacza, 50 krążków ściernych, 100m sznurka, 0,5l kleju wikol, 200m papieru maskującego, 20 nożyków, 30 godzin przy komputerze oraz ponad 400 godzin pracy, więc tak to wszystko kalkuluje razem?

Andrzej Karpiński

AIRBRUSH & DESIGN · KARPIŃSKI

SPECJALISTYCZNA PRACOWNIA REKLAM NA POJAZDACH

od 1991 roku

Andrzej Karpiński otworzył swoją poznańską pracownię airbrush w roku 1991. Wykształcenie plastyczne oraz kilkuletnia praktyka w pracowni Teatru Wielkiego w Poznaniu zapoczątkowały fascynację malowania pistoletem natryskowym. Połączenie malarstwa artystycznego z technologią lakierniczą zaowocowało wykonywaniem prac na coraz wyższym poziomie. Po kilku latach praktyki w Niemczech i w Polsce Andrzej Karpiński wyspecjalizował się w wykonywaniu obrazów reklamowych głównie na karoseriach pojazdów. Prace autora wystawiane były w kraju i w Niemczech na wielu wystawach targowych i reklamowych. Z pracownią Andrzeja Karpińskiego współpracują poważne agencje reklamowe i kreatywne działy sprzedaży samochodów dostawczych Volkswagen, Scania, Mercedes Benz, Man. Pracownię odwiedzają również fani motoryzacji i hobbyści, właściciele pojazdów specjalistycznych i bardzo nietypowych oraz wszyscy, którzy chcą być oryginalni.

60-185 Skórzewo ul. Morwowa 23

www.airbrush.com.pl tel. 0 61 8143544