

Duże Zadanie



Dzisiaj przedstawiam Państwu zamówienie, które jakiś czas temu realizowałem dla nietypowej firmy transportowej. Kiedyś nazywali się GM Agro, a potem Mamuty. Firma zajmuje się przewozem ładunków ponadgabarytowych. Transportują elementy mostów, olbrzymie zbiorniki i wszystko co jest za długie, za wysokie, za szerokie i za ciężkie na standardowe drogi. Zdarza się, że ich lawety posiadają po kilkadziesiąt osi. Takich firm jest w Polsce zaledwie kilka. W czasie, gdy otrzymałem zamówienie firma rozpoczęła kilkuletni kontrakt na dostarczanie jachtów z polskich stoczní na Mazurach do odbiorców w Bretanii we Francji. Dlatego powstał pomysł, aby polski konwój godnie prezentował się na autostradach i drogach zachodniej Europy.



Powstał pomysł pomalowania w technice airbrush samochodu - pilota konwoju, którym był nowy VW Transporter. Zaprojektowałem grafikę, której głównym bohaterem był mamut - symbol siły i dużych gabarytów. Natomiast tłem była struktura skały i kamienia - również kojarzona z siłą i ciężarem nie do ruszenia. Całość kolorystycznie stonowana, utrzymana w szarościach, sienach i sepiach. Natomiast logo firmy i informacje wyróżniały się silną czerwień, czernią i kontrastem.

Prace rozpoczęły się typowo lakierniczo; demontaż, maskowanie, matowienie. Na komputerze przygotowałem pliki wektorowe z napisami i konturami obiektów. Naniósłem rysunek z elementami głównymi i zamontowałem pierwsze szablony samoprzylepne. Namalowałem też z dwóch stron pojazdu mamutę wg. domyślnego wizerunku znalezionej w internecie.





Po wyschnięciu mamutów, logo i liternictwa, rozpoczęło się ich maskowanie. Zawsze zostawiam ok. pół milimetra odstąnionych konturów obiektów, aby kolejne kolory łączyły się nachodząc lekko na siebie. Tło rozpocząłem od abstrakcyjnych plam wykonanych kilkoma odcieniami sieny za pomocą miotelki do zmiatania oraz lekko zwilżonej rozcieńczalnikami ściereczki. Resztę tła wykonałem metodą „nakrapiania” na bardzo niskim i nieregularnym ciśnieniu. Najpierw kolorem prawie czarnym, a potem umbry, sieny i ochry. Ten efekt należy wykonywać bardzo ostrożnie. Jeśli długo wysychające krople podpłyną pod maskowanie liternictwa, popsują część pracy wykonanej poprzednio. Niestety odwrotnej kolejności nie można zastosować, gdyż wtedy litery musiałyby być nakładane na lekko wypukłe kropki. Przy szlifowaniu przed lakierem bezbarwnym łatwo takie rzeczy przetrzeć.



Gdy uznałem, że faktura skały i kamienia jest gotowa, zdemontowałem wszystkie maskowania i nałożyłem grubą warstwę lakieru bezbarwnego bez dbania o połysk. Po wyschnięciu, całość została ostrożnie zeszlifowana maszynowo i ręcznie. Niestety kropkowana faktura zmusza do nałożenia i ponownego zeszlifowania drugiej



międzywarstwy lakieru bezbarwnego. Dopiero po uzyskaniu całkowitej gładzi, można było nakładać już w kabinie, lakier końcowy z efektownym wylaniem.



Po zakończeniu pracy auto prezentowało się znakomicie. Z inicjatywy firmy Kulczyk-Tradex pojazd został zaprezentowany na wystawie „Samochody Specjalizowane VW” w poznańskiej fabryce Volkswagena. Transporter został wyeksponowany na ekskluzywnym, chromowanym podjeździe. Wyróżniał się szatą graficzną i dodanymi elementami tuningowymi. Auto z grafiką fotografowało wiele osób. Wystawę odwiedzili ludzie biznesu oraz właściciele firm motoryzacyjnych.

Po niedługim czasie klient zamówił według tej samej szaty graficznej kolejne samochody oraz inne reklamy na burty lawet i naczep. Na podstawie pierwotnego projektu z VW transportera zaprojektowałem klientowi papeterię biurową i promocyjną; koperty, listowniki, kalendarze, reklamówki. Współpracę jednak wcześniej kontynuowałem od pomalowania ciągnika siodłowego Scania i Man.



Pomysł z mamutami i cały projekt graficzny idealnie wpisywał się w profil działalności firmy. Wiem z opowiadania kierowców, że gdy cały konwój z pilotem, ciężarówkami i lawetami załadowanymi polskimi jachtami przejeżdżał np. przez Niemcy, wzbudzał olbrzymie zainteresowanie i podziw na drogach. Byli też tacy, którzy celowo nie patrzyli w stronę polskiego konwoju. Wtedy nasi kierowcy lekko zwalniali...

Andrzej Karpiński
www.airbrush.com.pl

Tutaj kolejność prac przebiegała podobnie jak poprzednio, jednak skala pojazdu była o wiele większa. Zupełnie inne rozmieszczenie elementów projektu. Dodatkowym utrudnieniem była mocno wytłaczana bryła karoserii. To powodowało, że podczas „nakrapiania” drobinki lakieru osiadały nierównomiernie. W takim przypadku niezbędne jest nietypowe manipulowanie pistoletem. W ciągnikach siodłowych, ze względu na dostęp, najtrudniejszym elementem do pomalowania, była tylna ściana.

Po nałożeniu lakieru bezbarwnego ciągniki siodłowe prezentowały się równie znakomicie jak pilot konwoju. W realizacji były nieco trudniejsze niż VW. Więcej elementów do demontażu i ponownego montażu oraz praca na rusztowaniu i drabinach. Było jeszcze jedno utrudnienie. Po kilku dniach postoju, z powodu zejścia ciśnienia, kabina ciągnika opuszczała się o kilkanaście centymetrów. Zakrywała wtedy część karoserii, która powinna być także pomalowana. Dlatego ciągnik musiał być w trakcie malowania kilka razy uruchamiany.

