

Аэрография на автомобиле как шикарная женщина из высшего общества – многие думают об обладании ею, но немногие могут это себе позволить. Те, кто все же решился, вызывают у окружающих восхищенное внимание. Всегда.

В средние века самые искусные мастера кисти трудились в храмах, создавая шедевры живописи во Имя Божие. Современные художники чаще приносят свое искусство на другой алтарь.

Аэрография на автомобиле как шикарная женщина из высшего общества – многие думают об обладании ею, но немногие могут это себе позволить. Те, кто все же решился, вызывают у окружающих восхищенное внимание. Всегда. Не важно, кому на глаза попадет раскрашенный автомобиль: тинэйджеру, которому до первой машины предстоит отсидеть еще пару школьных классов, прошедшему по жизни стороной от автомобилей пенсионеру-библиофилу или проезжему олигарху. Окинут взглядом, оценят все без исключения. Качественный рисунок на автомобиле – одновременно демонстрация собственного вкуса и визитная карточка успешного человека. От плохой жизни рисунки на свой автомобиль не заказывают.



История одного изобретения

Технологию, по которой краска наносится на автомобиль, придумал и запатентовал в 1878 году американский ювелир Эбнер Пилер. Из нескольких старых трубок, швейной иглы и самодельного ручного компрессора он смастерил первый распылитель водорастворимой краски и в качестве отдыха от возни с алмазной крошкой и золотой

стружкой в своей мастерской рисовал с помощью этого инструмента пейзажи родного штата Айова. Права на его изобретение купила фирма Liberty Walkup, которая в 1884-м занялась "раскруткой" нового способа живописи, названного "аэрографией", и продажей первых моделей распылителей, получивших название airbrush (воздушная кисть). Вскоре фотографы всего мира активно использовали airbrush для ретуши или раскрашивания черно-белых снимков.

Причем "бесконтактная" техника нанесения краски позволяла получать как четкие и тонкие, так и размытые контуры и линии, благодаря чему рисунки, сделанные аэрографом, по восприятию были очень близки к качеству настоящих фотоснимков того времени. Некоторые фотосалоны даже предлагали клиентам такие услуги, как добавление на фото новых деталей или полное изменение заднего плана.

Настоящий бум аэрографии начался в начале XX века. Аэрограф тогда был для художника таким же модным и полезным инструментом, как сегодня лэптоп для бизнесмена. С помощью "воздушной кисти" рисовали объявления, афиши, рекламные плакаты и иллюстрации в журналы. Почти все рисунки, в которых требовалась передача изображения фотографического качества, делали методом airbrush.

Первые аэрографические изображения, появившиеся на автомобилях, имели исключительно утилитарную функцию – это были номера на кузовах гоночных машин. Затем борта спортивных автомобилей стали украшать названия и логотипы спонсоров, а также изображения завоеванных кубков. Следующей ступенью эволюции "спортивной аэрографии" были уже художественные рисунки – различные символы, огненные вспышки, бегущие животные или летящие птицы. С течением времени автоспорт становился все более популярным и профессиональным, количество спонсоров увеличивалось, и каждый сантиметр поверхности кузова гоночного болида становился дорогостоящим товаром. Поэтому "некоммерческие" изображения вскоре покинули автоспорт. Однако художественная роспись автомобилей не умерла, а продолжала активно развиваться в частном секторе. Уже в 40-х годах в Америке и Европе появились специальные фирмы, наносящие на автомобили несложные изображения, состоящие не более чем из двух-трех цветов, а спустя еще десять лет многочисленные airbrush-ателье предлагали владельцам автомобилей рисунки любой сложности фотографического качества.

В Россию автомобильная аэрография добралась лишь к середине 80-х годов, зато всего за несколько лет прошла все стадии взросления и развития, от напыления из баллончика сквозь трафарет одноцветных драконов до полного художественного

оформления автомобиля с помощью профессиональной airbrush-аппаратуры стоимостью несколько тысяч долларов. Заморские технологии превращения машин в живые картины стали доступны всем и оказались не сакральным волшебством (как думали многие отечественные автовладельцы в советское время), а вполне приемлемым средством подчеркнуть индивидуальность владельца.



Ловкость рук и немного фантазии

Роспись автомобиля начинается с выбора темы рисунка. У любого хорошего мастера всегда под рукой есть база разных изображений, из которых владелец автомобиля сможет выбрать себе подходящее. Просмотр каталогов и альбомов с фотографиями всегда занимает довольно много времени, но типовые рисунки не выбирают почти никогда. Или выбирают с массой изменений, ведь здесь как нигде важна уникальность будущего рисунка. Затем начинается самый сложный процесс, в особо трагических случаях способный растянуться на много месяцев. Художники делают эскизы и согласовывают их с клиентом. Формула стадии согласования выглядит следующим образом: разница восприятия одного и того же рисунка художником и заказчиком прямо пропорциональна времени, потраченному на утверждение эскиза. Некоторые мастера говорят, что иногда возникает желание вообще отказаться от работы. В такие моменты, например, когда, взглянув на уже девятый по счету эскиз, владелец машины говорит, что оттенок чешуи сказочного дракона надо бы сделать капельку позеленее, красавицу в лапах этого дракона чуть пообнаженнее, да и вообще, пусть лучше это будет не дракон, а зверь рыкающий. Разумеется, гораздо проще, когда клиент, полагаясь на опыт и мастерство художника, предоставляет ему самому выбор сюжета и его реализацию. По словам самих аэробрашеров, только в этом случае способны родиться настоящие шедевры.

После утверждения рисунка ассистенты мастеров воздушной кисти приступают к

специальной подготовке машины, напоминающей подготовку к обыкновенной покраске кузова. В некоторых случаях начинают с арматурных работ – например, если рисунок наносится на дверь, необходимо снять с нее молдинги, ручку и уплотнение стекол. То же касается решетки радиатора, "мулек" на капоте и крышке багажника, фар, а порою снимают даже боковые стекла-форточки. Потом автомобиль подвергается трудоемким и очень пыльным процедурам – удалению старого лака и "лечению" мелких очагов коррозии: трещинок, сколов краски, небольших вмятин и царапин. Все это убирается, шпатлюется и зашкуривается, иначе все дефекты вылезут из-под нового лака в ближайшие месяцы. Затем на машину наносят слой основы – фон будущего рисунка, и передают художнику. В зависимости от характера изображения художник подбирает краски различных колеров, нужных для работы, и, если необходимо, изготавливает трафареты. Затем с помощью аэрографа рисунок послойно наносится на кузов. Иногда, для выполнения особенно тонких и мелких элементов рисунка, мастера все же применяют кисти и даже специальные карандаши.

После нанесения рисунка машина попадает к малярам, которые накладывают на рисунок несколько слоев лака для защиты его от воздействия окружающей среды. Затем лак сушится в специальной сушильной камере. Сушка лака не менее ответственный процесс – температура в камере не должна превышать 60 градусов, иначе могут испортиться пластиковые детали автомобиля. Некоторые лакировщики также считают, что при температуре больше 60 градусов лак может потечь, вскипеть или растрескаться, а это приведет к переделке всей работы.

Нанесение рисунка вместе с подготовкой и лакировкой обычно занимает около двух недель, хотя некоторые машины порой проводят в мастерской и больше месяца. Срок работы в этом случае определяет не быстроедействие мастеров, а сложность сюжета.



От Питера до Москвы

В любом крупном городе нашей страны обязательно найдется специалист, способный качественно "задуть" рисунок на автомобиль. Однако сложившиеся стили сегодня есть лишь у аэробрашеров Москвы и Петербурга, а произведения региональных умельцев пока не поддаются четкой классификации – вдалеке от двух столиц клиент еще только начинает созреть, и интересные работы там встречаются довольно редко. Зато по столичным улицам сегодня ездят десятки эксклюзивных машин с авторскими рисунками. Основная черта, по которой можно отличить "московскую школу" аэрографии – это оформление более "свежих" моделей автомобилей. Питерским художникам по большей части достаются уже поездившие машины. В Петербурге редкость, чтобы клиент привез аэробрашеру автомобиль прямо из автосалона, в Москве же это случается довольно часто. Существуют и сюжетные различия, которые, правда, в большей степени зависят от личности художника. Но ведь на человека влияет место, в котором он живет.

Сюжеты московских мастеров смелее и агрессивнее. Можно сказать, что в области аэрографии финансовая столица ушла дальше культурной. Это вполне объяснимо – здесь раскрашенных автомобилей больше в разы, поэтому желающим выделиться (а в подавляющем большинстве случаев автомобили разрисовываются именно для этого) приходится проявлять больше фантазии и энергии.

Одним из самых знаменитых мастеров авторской росписи в Москве считается Ильнур Мансуров, на счету которого десятки уникально оформленных машин. По его словам, гораздо эффективнее расписывать машины целиком, а не наносить отдельный рисунок на один из элементов. Каждый автомобиль, побывавший в его мастерской, содержит свою эстетическую концепцию. Например, на Lamborghini изображены бегущие быки – как символ мощи автомобиля и этого брэнда вообще, а "женский" родстер Mercedes украшен яркими подсолнухами, лепестки которых разлетаются, придавая автомобилю дополнительную визуальную динамику.

Кроме того, Ильнур – один из немногих автомобильных художников, считающих, что интенсивность цвета рисунка зависит от автомобиля и воплощаемой идеи.

Среди крупных фирм на столичном рынке аэрографии выделяются такие имена, как Deep Rising и Airbrushstudio. Фирма Deep Rising специализируется на тюнинге интерьера и экстерьера автомобилей, но при этом замечена в создании очень интересных работ в области аэрографии – Hummer1, украшенный американской атрибутикой, и Dodge Ram 2500, оформленный в популярном стиле "водный мир". Airbrushstudio – типичный пример "малярки", выросшей до уровня серьезной художественной мастерской. Работы этих

ребят – Mitsubishi 3000 GT "Воздушная атака" и совсем свежая Porsche 911 Carrera "Гости из будущего" – появляющиеся на автомобильных выставках, говорят об их серьезном творческом потенциале.

Профессиональные аэробрашеры Санкт-Петербурга немногочисленны. До последнего времени чаще всего на здешних улицах встречались машины, оформленные компаниями North Customs и "Автодело". Творческий коллектив North Customs составляют два харизматичных байкера с бородами, как у ZZ TOP, известные под кличками Джон и Стик. И хотя с большей охотой они берутся за оформление мотоциклов, автомобилей ими также разрисовано немало. Самые яркие из работ North Customs: BMW Z3 "Дикая кошка", Mitsubishi Pagero "Звездные войны" и Audi TT в стиле эпохи авиаромантизма. Фирма "Автодело", помимо нанесения небольших рисунков на множество питерских автомобилей, знаменита оформлением Chevrolet Suburban по мотивам произведений древнерусской литературы – на одном борту изображена панорама Куликова поля до битвы, на другом – в самый ее разгар, на капоте Илья Муромец, на задней двери Ярославна и ее плач.

Одна из самых молодых и многообещающих airbrush-мастерских Петербурга – "Авто Арт Студия". За несколько лет работы фирма собрала внушительное портфолио, в котором немало интересных работ, например "Индийский" Jeep Wrangler Laredo (о котором мы писали в одном из прошлых номеров), BMW X5 "Водный мир" и "Фиат Купе" в техногенном стиле.

Московский и питерский стили аэрографии можно назвать полноценными "школами" еще и потому, что в каждом из городов существуют свои курсы обучения мастерству airbrush, на которых будущим художникам воздушной кисти преподается разная теория и разные эстетические принципы. В Москве просветительской деятельностью занимается Ильнур Мансуров в учебном центре Штандокс, а вот где находится учебный центр питерских художников – неизвестно, известно лишь то, что он организован ребятами из North Customs.

И напоследок объясним, почему этот материал оказался в рубрике "Тюнинг". Все очень просто. Тюнингом принято называть любое изменение в конструкции автомобиля, которое не относится к его ремонту. С этой точки зрения, аэрография – это тюнинг, причем абсолютно эксклюзивный. Рисунки ведь не повторяются.