

Cím: Celeritas 1m/s

A szerző(k) és / vagy előadó(k) neve:

Lajkó Edina

Intézmény, kar:

Szegedi Tudományegyetem, Juhász Gyula Pedagógusképző Kar

Szak, specializáció, évfolyam:

Képi ábrázolás, Grafika, II. évfolyam

Témavezető(k) neve, tudományos fokozata, beosztása:

Marosi Katalin, főiskolai docens

„A sebesség egy pontszerű test egy kitiüntetett ponthoz viszonyított mozgásának jellemzésére szolgáló fizikai vektormennyiség.” A sebesség, avagy latinul Celeritas, volt a munkám kiindulópontja. Maga a koncepció egy régebbi feladatnak a tovább gondolt sorozatának gyümölcse. Egyszerűen gumiabroncs lenyomatok, amik mindennapjainkban is számos alkalommal felbukkanhatnak, csak szemfülesnek kell lenni hozzá.

Személyes ismertetőjelként én imádom az autóversenyekeket, és annak formáit, de legfőképp a Forma-1 jelenti a boldogság szinonimáját, aminek mindig sikerül részese lenni a művészetemben. Ezúttal papírból kivágott keréknyom mintákhoz adott ihletet. Vicces kicsit, mivel pont némileg a kettő kontrasztba áll egymással, hiszen éppen a versenygumiknak, ezáltal a Forma-1-es kereknek sincsenek egyáltalán barázdái a könnyebb tapadási viszonyok miatt – kivételt képeznek az esőgumik –, nekem mégis eszembe juttatta ezt a fajta művészetet, és bátorkodtam párhuzamot vonni a mindennapi világ, és az autósport egyik ága között. Mint ahogy fentebb említettem, egy régebbi feladatból indultam ki, ami egyszóval a művészkönyv volna, ahol hasonló mintákkal dolgoztam. A5 méretű lapokból állva könyvként bekötve, így lapozhatóvá téve ami betekintést nyújtott abba a világba, mikor a keréknyomok átvágják egymást, akárcsak egy sáros utca, melybe lenyomatják az autók a saját „ujjlenyomatukat”, ezzel annak az emlékfoszlányát is otthagya, hogy ők egyszer arra jártak.

Ebből állt a kezdet, a következő célpont pedig az újra tervezés lett, átgondolva minden egyes részletet, hozzáadni illetve elvenni belőle. Az A5-ös formátumot ezért hamar el is vetettem, és helyét a négyzetes vette át, pontosabban a 15x15 centiméter. Még a könyvnél jónak találtam a hosszantibb méretet, ám különálló, esetleg keretes műalkotásnál a négyzet alakút tartom megfelelőnek. Az én munkám esetén ez azért is állja meg a helyét, mert bárhogyan is forgatjuk a képet, ugyanúgy egy másik variációt kapunk az eredetiből. Jobbra-balra, akár fejjel-lefelé, egyaránt kivehetők a guminyomok, így alakult ki a mű legfontosabb tulajdonsága már az elején, az interakció. Ezt pedig csak egy négyzetes formátummal lehet elérni, hiszen például egy A5-ös mérettel már illúzióromboló lenne, ha el kezdenénk kedvünkre forgatni.

Következett az anyagválasztás, aminél mi sem egyszerűbb, hogy a papírt választottam. A keményebb fajtának van tartása, könnyebb belőle színest beszerezni, ahogy a bánásmódja is gyerekjáték. Bár nemrég kezdett el érdekelni a stencil alapú művészeti ág, de hamar a szívemhez nőtt, és mivel a keréknyomok gyakran fedik egymást, a legalkalmasabbnak gondoltam, ha ezzel az anyaggal dolgozok, stencil technikával. Így egy bizonyos 3D hatást is sikerült elérnem, és domborulati különbséget, ami csakugyan bemutatja, hogy a legújabb

nyomat van legfelül, hiszen az készült utoljára, elnyomva kicsit a mögötte levőket, akár a valóságban. Erre a térhatásra pedig tökéletesen együttműködött velem a papír. Megemlíteném, hogy így egyaránt személyesebbé is tette számomra, amiért egyesével, aprólékosan kivagdosva hosszas időt dolgoztam vele, mintsem kinyomtatva vagy megfestve hoztam volna létre.

Maguknál, a guminyomoknál viszont már törekedtem arra, hogy felismerhetők legyenek, mégis kicsit absztrakt, ahol megjelenítettem a felcsapódó sarat, vagy a különböző íveket, akár perspektivikusan. Különféle nyomokban gondolkodtam, hiszen ámbár a Forma-1 autói adták a kezdő lendületet, de nem csak a kocsiknak vannak kerekei, hanem a biciklinek és a motoroknak is, amik szintén saját sportot tudhatnak magukénak. Ebben nagy segítségemre voltak ugyancsak a méretek, és a különböző jellegzetes formák, amiknek méretbeli különbségei árulkodóak. Egy autónak inkább aszimmetrikus barázdái vannak, ilyen például az off-road mintázat, míg a kerékpárnál az ilyesmi más térszám. Mivel egyszerűbb közlekedésre találták ki, de sokan túrázásra is használják, ezért bütykös mintázatú gumival rendelkeznek, többnyire mélyebb barázdával. Egyszerűbbre véve a szót, szinte az összes keréknyomnál más-más mintát alkalmaztam a változatosság kedvéért, hol sűrűbben, hol pedig ritkábban, ami egy átlagos útestre hajaz. Lényegében egyes közutak részénél több felgumizott féknyom található, máshol meg ellenkezőleg, ritkább. Személyessé teszi számomra, ugyanis kisgyermekként ki ne húzott volna fel csíkot az aszfaltra, amikor közösen bicikliztünk a barátokkal? Éppen ezért is hozott fel bennem némi nosztalgiát.

A kivágásoknál felváltva használtam a pozitív-negatív szemléletet. Érdekesebbnek találtam, ha nemcsak egyféleképp vannak kivágva a keréknyomok, hanem itt-ott ellentétes módon. Ez csak tovább fokozta a térbeli hatást, mivel ahol negatívba vágtam ki, a mintán keresztül is belátást nyerhetünk a mögötte levő kerekbe. A változatosságra igyekeztem, ezért minden egyes képkockánál ügyeltem arra, hogy pozitív és negatív kép is megjelenjen rajta.

A munka végül összesen hat sorozatképből tevődött össze. Ennek okát két indokra tudom szétbontani; egyrészt közel áll hozzám ez a szám gyerekkorom óta, másrészt meg ennyi kiskockát már elegendőnek tartottam ahhoz, hogy bemutathassam a sokszínűséget. Valamelyik ezért zsúfolt, míg máson alig van, vagy csak kizárólag ívesen vágnak át egymáson. Tetejébe így egyenletesen el is lehet őket osztani, 3-3 vagy 2-2-2 arányban, ha a falon szeretnénk viszont látni. Az anyaga mellett pedig a színéknél is tudatosan gondolkodtam. Mivel önmagában a kerek fekete, vagy sötétszínűek szoktak lenni, ezért mindenféleképp ilyesfajta monokróm párosítást szerettem volna. Így jött képbe a fekete, illetve sötétszürke, valamint, hogy ne tűnjön

ki teljesen egy hófehér nyomat, így világosszürkére esett harmadikként a választásom. Mind a három féle egy-egy lenyomatot határoz meg; a fekete egyszerűen a féknyomokat, míg a sötétebb szürke a poros, illetve sárba belesüllyesztett keréknyomokat jelképezi. A világosszürke a havat testesíti meg, hiszen a hóba is bele lehet nyomni a talpukat, aminek köszönhetően az alatta nyugvó föld fellazul, és egy piszkos, ám mégis havas nyomot kapunk. Egy képkocka így három különböző papírból áll, amit elegendőnek találtam, mégse soknak ahhoz, hogy megteremthessem a kigondolt harmóniát. Háttérüknek egy pasztell, szinte vajszerű papírra esett a választásom. Jobbnak láttam, ha megtartja a monokróm párosítását, ugyanakkor kapjon mégis egy kis csekély színt, ami csak jobban rásegít a kihangsúlyozására. Később a sorozatban két munka egy kicsivel sötétebb, erősebb, rózsaszínűbb háttérrel kapott, mégse legyen annyira monoton, illetve nyomatékosít egy-egy szebb elemet a képen. Paszpartunál ugyanezt a témát vittem tovább, szóval pasztell vajszerű sörálátét kartont használtam 25x25 centiméter arányban. Megtartja a munka szürkeárnyaltos közérzetét, mégis ad neki egy kis pluszt.

Amikor elkészült mind a hat képkocka, háttérrel, paszpartuval együtt, grafika híján elgondolkoztam az egyéni névválasztáson. Így aztán mindegyik egy sajátos nevet kapott tőlem, ami utal a rajta szereplő dolgokra. Visszatértem a kiindulópontomra, a Forma-1-hez, és onnan merítettem ihletet. Ilyen például, ahol a városokról neveztem el, ahol mára már jellegzetes, hogy futamot rendeznek, és aki egy kicsit is ért a sporthoz, annak biztosan ikonikus. Monza (Olaszország) és Monaco tökéletesen hagyományos helyszín, és mindkettőnek egyedi ismertetőjelei vannak. Monacot például sokszor „Az év legunalmasabb futama” nevet szokta kapni, mivel nagyon nehézkes előzni, és a falak közelsége miatt a gázt sem szokták tövig taposni. Éppen ezért kapta a Monaco nevet az a képkocka, amelyiken a legkevesebb dolog történik, amelyiken a legkevesebb guminyom szerepel. Monza pályájának jellemvonása pedig a kevés kanyar, hosszabb egyenesek. A képen szereplő két kis világosszürke kanyar ezt szeretné szimbolizálni. Ugyanilyen helyszín a Hungaroring is, ami hazánkban is erősíti a motorsportot. Ám maga a pályán rengeteg más sportot is rendeznek az autókön kívül, így azt a képkockát tartottam a legideálisabbnak, amelyen legjobban szembetűnik a különféle járművek lenyomatai. Főként kerékpár és autó. A Forma-1egyik, ha nem a leghíresebb kanyarja Belgiumban található a Spa-Francorchamps-i pályán, ami roppant ikonikusra nőtte ki magát mára, az erős kanyargó tulajdonsága miatt, felfele a dombon. Nevén szólítva, az Eau rouge, pontosan ezért lett névadó számomra, mivel a háttérben meghúzódó ív, derekasan ezt jelképezi. Ha már ívek, Palik László egykori Forma-1-es kommentátortól származik az a

kiragadott idézet, miszerint: „Nem létező íveket használ!” . Felhasználva ezt a mondatot, annak a képnek adtam, amin kizárólag kanyargós keréknyomok szerepelnek. Ezzel egy kis humort is belecsempészhettem a műalkotásba. Csakúgy, mint Kimi Räikkönen egyszeres világbajnok egyik híres mondata, a „Hagyj békén! Tudom, mit csinálok!”. A sorozat utolsó tagját rendkívül zsúfoltnak terveztem meg, amin töviről-hegyire átviharoznak egymáson az abroncsok lenyomatai. E mondat elnevezését szintén humorizálva alakítottam ki. Ennek magyarázata, hogy a művész szerint ő maga tudja, mit csinál, mégis egy sűrű, kicsit már túltolva a mintákat alkotást hoz létre.

Képgrafikának tartom a munkámat, mivel magának, a képgrafikának főbb jellemzői a síkfelületen létrehozott vizuális elemek, illetve gyakran alkalmaz sokszorosítási technikát is. Én a stencil módszert használtam, ami lehetővé tette ugyanúgy az éles vonalakat és kontrasztos formákat, mely gumiminták lévén jelenik meg.

Immáron az elkészült, végleges sorozat összességében a Celeritas 1m/s nevet kapta. Maga a „celeritas” latin nyelven a sebességet jelenti – ahogy azt fentebb is említettem –, az m/s pedig a sebesség közismert mértékegysége a fizika törvényei szerint. Két részre tudom bontani a címválasztást; az egyik a csupán 1m/s, ami az időt az szerint jelképezi, miként mennyi időt emésztett fel az aprólékos kivagdosás egyesével. Ezzel szemben áll a celeritas tükrözve, hogy a járműveknek (velem ellentétben) akár egy pillanat is elég ahhoz, hogy létrehozzák nyomaikat, a sebesség segítségével. Akár az autóversenyt is jelentheti.

Művészi célom ezzel a vizuális kommunikáció is volt, ugyanis mindennapi életünk részesei ezek a nyomok, legyen az egy sport követése, kocsikázás vagy csak séta az utcán, amely kövezetén számtalan nyom bukkan elő. Akár eleve belenyomva a betonba. Mind ezek mellett pedig olyasvalamit is szerettem volna alkotni, ami a szívemhez is közel áll.