

AIRBRUSH - TECHNIKI MASKOWANIA I PODŁOŻE

Dzisiejszy odcinek będzie bardzo praktyczny, bogato ilustrowany zdjęciami. Nie sposób w tak krótkim czasie omówić najważniejszą czynność w posługiwaniu się aerografem, jaką jest maskowanie. Maskowanie polega na świadomym zasłanianiu miejsc, których nie chcemy pomalować i odsłanianiu obszarów przeznaczonych w danej chwili do pomalowania. Można powiedzieć, że airbrush w malarstwie realistycznym jest malowaniem szablonami. Ponieważ większość szablonów wycina się nożykiem graficznym, można też mówić o rysunku ostrzem. Aerografem nakładamy farbę i modelujemy tylko odsłonięty fragment obrazu. O całości decyduje dobry rysunek i towarzyszące jemu szablony, maskowania. Natomiast o trwałości i jakości technologicznej ilustracji zawsze decyduje jej fundament czyli dobrze przygotowana powierzchnia. Dziś opiszę dwa najpopularniejsze podłoża; metal i plastik.

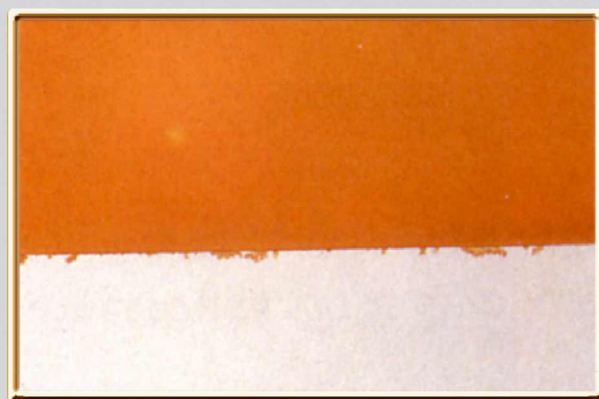


Zacznijmy od karoserii samochodowej. Jeżeli jest pokryta typowym lakierem akrylowym, to wystarczy wybrany obszar oddzielić od reszty, dobrze zmatowić i zacząć nanosić rysunek. Jeśli karoseria jest pokryta lakierem niewiadomego pochodzenia, najlepiej jest dla pewności pokryć ją podkładem

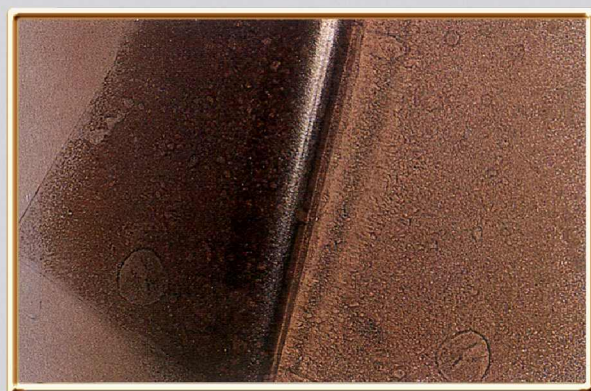


i lakierem akrylowym. Oczywiście jest, że najlepiej maluje się na biele ale jeśli karoseria jest w innym kolorze to kłopot.

Ponieważ airbrush w dużej mierze wykonuje się lase-runkowo, przemalujmy wybrany obszar lekko białym



lakierem akrylowym. W przypadku elementów plastikowych, w zależności od rodzaju plastiku musimy pamiętać o dodawaniu do lakieru odpowiednich środków zapewniających im elastyczność. Na każdym etapie pracy pamiętajmy o zmatowieniu nałożonej warstwy jeśli osiągnęła połysk. Maskowanie "bliskie" wykonujemy dobrą folią maskującą lub taśmą, natomiast maskowanie powierzchni oddalonych woskowanym papierem a jeszcze dalszych tanią folią. Przy maskowaniu materiałami samoprzylepnymi należy uważać na ich krawędź, która



podczas malowania będzie poddana dużemu ciśnieniu farby i może powodować obrzydliwe "przeciekanie" farby pod krawędź. Podczas przyklejania taśm i folii do karoserii nie należy ich naciągać lecz nakładać zgodnie z ich naturalnym naprężeniem. Materiały te po wchłonięciu farby zmieniają swoją sprężystość i "puszczają" na wytłoczkach karoserii. Kolejnym niebezpieczeństwem jest jakość kleju materiałów maskujących. Jeśli np., taśma jest zbyt długo przyklejona, mogą pozostać resztki kleju. Materiał maskujący lubi niskie temperatury a lakiery wysokie, to sprzeczność ale trzeba sobie z tym radzić.



Często folia maskująca, przy trudnych realizacjach musi przylegać do karoserii kilka tygodni. W tym czasie nanoszonych jest wiele warstw lakieru, który musi być suszony. To jest wystarczająca ilość okazji do popełnienia błędu lub do pokazania wad materiału. Klej w materiałach maskujących nie służy do trwałego spajania. Przechowujemy więc te materiały w chłodnych i zacienionych miejscach.



Porady te dotyczą oczywiście wszystkich podłoży przeznaczonych do malowania jak papier, folia, plastik, karoseria. Przejdźmy teraz do bardziej zaawansowanych przykładów niż zamaskowane prostokąty, kółka czy gwiazdeczki. Gdy wzniesiemy się wyżej i trzeba będzie odtworzyć fotograficznie ilustrację dwadzieścia razy



większą od strony tej gazety to wspomniane porady nabiorą większego znaczenia. Fotografie znajdujące się obok tego tekstu świadczą o dużym stopniu cierpliwości jaki należy posiadać maskując np. siatkę bramki w "negatywie" a potem w "pozytywie". To jest przykład dwóch obrazów oddziałujących jednocześnie. Zachowana jest też tutaj perspektywa optyczna, gdzie obiekty znajdujące się dalej tracą na "ostrości"- krawędzi szablonów.



Obiekty znajdujące się bliżej zyskują na ostrości co sprawia, że obraz jest jeszcze bardziej realistyczny. Efekt końcowy jest widoczny poniżej. Spojenie trzech obrazów; antarktycznej wody w tle z widownią na stadionie i murawą boiska aż do trójkolorowej siatki bramki na pierwszym planie. Plany te, ostrości i perspektywy służą oczywiście klientowi w celu podkreślenia hierarchii, znaczenia użytych elementów



obrazu. To wszystko można uzyskać stosując odpowiednie metody maskowania. Od ostrych krawędzi po rozmyte brzegi postaci i obiektów. Tutaj chciałbym wspomnieć o konsekwencji rodzaju maskowania na różnych powierzchniach. Ilustrują to poniższe fotografie. Duża kratka wentylacyjna i konieczność



wejścia na nią z obiektem. Niezwykle ważne jest tutaj dobre przyklejanie szablonów. Efekt precyzji wykonania widać poniżej. Prawie niezauważalna kratka wentylacyjna. Oczywiście w "zakresie" obiektu jest łatwiej wykonać korekty. Gorzej, jeśli błędy zdarzają się na regularnych płach, poza obiektem. Kolejną przeszkodą są krawędzie farby pozostające po maskowaniu. Oczywiście należy je usunąć papierem ściernym.



nym na mokro i przykryć “międzywarstwą” klarlaku w celu skutecznego zeszlirowania. To wszystko przemawia za nie stosowaniem lakierów bazowych. Lakier bazowy należy przykryć czym prędzej klarlackiem i najlepiej jeśli wcześniej nikt przy nich nie “majstruje”. W airbrush bardziej sprawdzają się lakiery akrylowe jednoskładnikowe. Można je po wyschnięciu szlifować i na nie naklejać następne szablony. Fotografie znajdujące się w pobliżu pokazują jak wiele krawędzi szablony powstaje w trakcie malowania lodów. Każdy zamknięty fragment powinien być pomalowany do końca, mieć zeszlirowane



krawędzie i zmatowiony. Dopiero teraz, kiedy krawędzie zostały usunięte można zająć się kolejnym maskowaniem. Wszystko to dotyczy oczywiście dużych powierzchni i lakierów akrylowych. Specjalne farby do aerografu byłyby w tym przypadku za drogim rozwiązaniem. Farby te należy stosować do małych powierzchni lub w precyzyjnych fragmentach dużych obrazów. Na przedstawionym przykładzie z lodami, artystycznymi farbami zostały namalowane wafle i kolorowe, brzegowe paski lodów. Reszta części została wykonana lakierami akrylowymi. Istotnym elementem w maskowaniu jest kolejność. Przed wyko-



naniem airbrush dobrze jest wyznaczyć sobie poszczególne etapy pracy. Nie będziemy wówczas maskować dwa razy tego samego fragmentu obrazu. Najlepiej “otwierać” po dwa, trzy obszary nie sąsiadujące ze sobą. Ja zazwyczaj zaczynam od dużych elementów a kończę na szczegółach. Przypominam, że po zdjęciu wszystkich szablonów przystępujemy do malarstwa “z wolnej ręki”. Należy większość niemalarskich granic po szablonoowaniu wycieniować lekko zlewając całość w jeden obraz. Zawsze pamiętajmy, że zakryte elementy utrudniają kontrolę nad stopniem malowania obszaru odkrytego. Początkujący mają tendencję do “przyciemniania”. Malujmy lekko i zawsze nakładajmy farby mniej, niż chcemy. Po odkryciu maskowania okaże się, że jest wszystko równo nasyczone.



Jeśli mamy z tym kłopoty należy zastosować transparentne materiały maskujące. Do tematyki maskowania należą oczywiście wszystkie elementy pojazdu, których nie można malować i nie można ich zdemonstrować. Szyby, okucia, listwy i elementy ozdobne. Przy ich oklejaniu stosujemy dobre materiały, gdyż te maskowania pozostaną najdłużej aż do końcowego lakieru bezbarwnego.

Andrzej Karpiński



AIRBRUSH & DESIGN · KARPIŃSKI
SPECJALISTYCZNA PRACOWNIA REKLAM NA POJAZDACH

WWW.AIRBRUSH.COM.PL
60-185 SKÓRZEWO, UL. MOROWA 23, TEL. 0 61 8143544