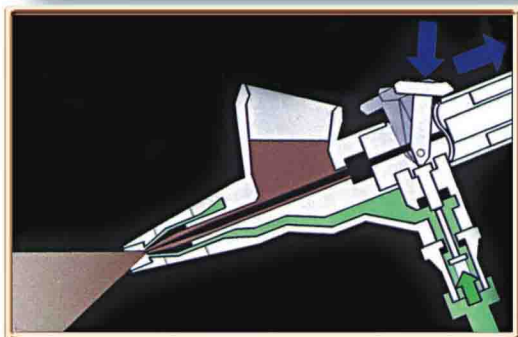
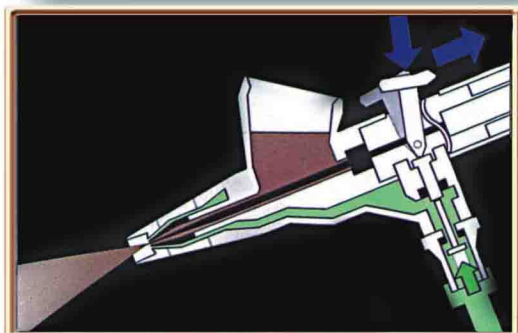
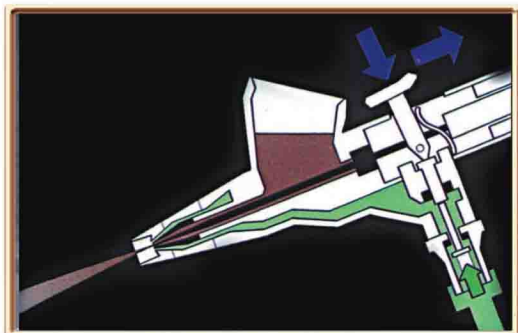


AIRBRUSH

PIERWSZE KROKI (04)

W czwartym odcinku zajmiemy się wreszcie praktyką. Poznamy działanie aerografu, wykonamy pierwsze ćwiczenia. Opowiem o właściwościach farb i o czyszczeniu aerografu. Utrzymywanie narzędzi w absolutnej czystości gwarantuje im trwałość. Oczywiście najważniejsze to malować idealnie równym strumieniem, jednak najmniejsza, pozostawiona w dyszy o otworze 0,15 mm drobina starej farby może w końcowej fazie malowania zniweczyć całą pracę. Pisałem w poprzednim odcinku o osobnym stanowisku do przygotowywania aerografu do pracy i do jego czyszczenia. Podkreślam to dziś raz jeszcze. Przy pracach przygotowawczych, natryskach próbnych mogą pojawić się zaskakujące rezultaty. Nie powinno wykonywać się tego wszystkiego w pobliżu malowanego obrazu. Najlepiej jest wypracować swoją własną metodę pracy, aby czynności były wygodne i niezawodne. Do dzieła!



Przekrój aerografu przedstawia zachowanie się strumienia farby i powietrza w trzech fazach położenia spustu głównego.

Zanim wlejemy farbę do aerografu wyjaśnię zasadę jego działania. Przedstawiony powyżej, dwufunkcyjny system, jest bardzo popularny i praktyczny. O aerografach jednofunkcyjnych opowiem później. Na powyższych ilustracjach strumień farby jest realizowany i kontrolowany spustem głównym. Jego naciśnięcie uwalnia strumień powietrza. Im głębiej spust jest wduwany, tym większy strumień powietrza otrzymujemy. To jest pierwsza funkcja spustu. Pierwsza również jeśli chodzi o kolejność czynności (zawsze, dla pewności najpierw wypuszczamy trochę powietrza, a dopiero później dozujemy farbę - nigdy odwrotnie!!!). Drugą funkcją spustu głównego jest dozowanie farby. Tutaj działanie jest podobne, im dalej odciągamy spust do tyłu, tym większa ilość farby zostanie doprowadzona do dyszy. W ten sposób, alternatywnie dozujemy



Powyżej farby z zakraplaczami do dozowania i farby białe w tubkach. Z powodu wla "ciwo" ci kryjących, ich gęstość miesza się tuż przed użyciem.

farbę i powietrze. Powtórzę to raz jeszcze omawiając budowę aerografu. Spójrzmy na omawiane przekroje. Aerograf składa się: z pojemnika na farbę (w modelach o dyszy 0,15 mm pojemnikiem tym jest wydrążone wręcz w korpusie małe wgłębienie), z korpusu głównego zawierającego spust oraz z systemu kanałów doprowadzających powietrze i farbę.



Aerograf z dyszą 0,15 mm i najmniejszym pojemnikiem na farbę.

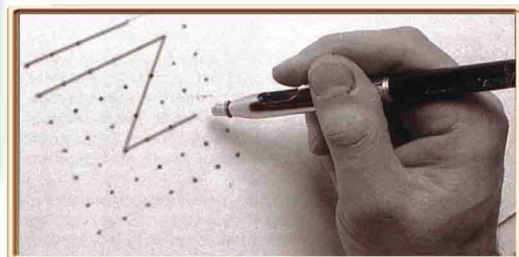
Trzecim modulem jest integralny, sprężynujący mechanizm wentyla z przyłączem powietrza i kanałami doprowadzającymi powietrze aż do dyszy. Malowanie aerografem polega na intuicyjnym dozowaniu mieszanki farby i powietrza. Nigdy nie wykorzystujemy skrajnych, dwóch położenia spustu. Palec jest w ciągłym ruchu i ustala "współrzedne" do malowania. Od skrajności: "0" farby, 100% powietrza (bez sensu), do "0" powietrza, 100% farby (kapanie farby z aerografu "nie-

zawsze bez sensu"). W tym momencie przyszedł czas, kiedy należy, jak w nauce pływania, rozstać się z teorią. To będą decydujące chwile w życiu każdego aerografu. Albo będzie waszym przyjacielem, albo zwiększy entropię we Wszechświecie. Wybieramy aerograf o średniej dyszy (0,20mm) i ze średnim pojemnikiem. Wkraplamy, uprzednio wstrząsając opakowanie (tam jest w tym celu taka mała, metalowa kuleczka) jakąkolwiek farbę (max. 10 kropli). Najbardziej wystraszonym polecam do pierwszych prób wodę destylowaną. Teraz wciskamy delikatnie, w dół, spust uwalniając powietrze. Po skierowaniu narzędzia na testową (unieruchomioną) kartkę papieru, przy wydobywającym się powietrzu, pociągamy spust do tyłu, odblokowując igłą dopływ farby.



Sprawdźmy jak działa aerograf. Testujemy różne modele na wiele sposobów. Trzeba opanować podwójną funkcję spustu głównego.

Proszę nie przejmować się pierwszymi efektami. Starajmy się tak manipulować spustem, aby mieć maksymalną władzę nad aerografem. Bawmy się i uczmy! Dużo powietrza, mało farby - niezauważalny pyłek. Dużo farby, mało powietrza - zmniejsza się rozproszenie, wręcz lecą "kropki". Na szczęście producenci farb są kompatybilni ze średnicami dysz. Przy powyższych ćwiczeniach szybko dojdziemy do wniosku, że konsystencja farb jest bardzo ważna, kiedy sięgniemy po farbę białą. Biel (inne też) głównie sprzedawana jest w tubkach.



Starajmy się natryskiwać punkty o jednakowej "rednicy", a potem połączmy je liniami o jednakowej grubości. To jest ćwiczenie na "wszystko". Je "li zrobisz to z białą na czarnym tle to jeste" baaaaaaadobrze (y).

Pożytecznym ćwiczeniem jest mieszanie bieli do pożądanej konsystencji. Te precyzyjne dysze nie chcą dać się oszukać. Przepuszczają sprawnie tylko ściśle określone "gęstości". Po wykonaniu punktów, kresek i wszelkich znaków "Zorro"



Czyszczenie ogólne wykonujemy miękkim pędzlem, oczywiście nie zwykłą wodą lecz płynem rozpuszczającym farby akrylowe.

należy pomyśleć o wyczyszczeniu aerografów. Jeśli używaliśmy dziś farb laserunkowych lub pigmentowych to zyskaliśmy godzinę czasu. Jeśli byliśmy ambitni, i sięgnęliśmy po biel, to poczytamy jeszcze trochę. Biel tytanowa i ołowiowa nawet najbardziej rozrzedzona będzie cięższa od rozpuszczalników na bazie wody. Dlatego jej "resztki" będą zawsze osadzać się na ściankach kanałów doprowadzających, dyszach, kapach itp. Należy je usunąć. W przeciwnym razie, przy następnej sesji, w najmniej oczekiwanym momencie, "plujną" jak wspomnienie lenistwa niweczając kilkudniowe cieniowanie całkiem dobrej pracy. Dotychczas pisałem o tradycyjnych, artystycznych technikach airbrush. Dotyczyło to technik na papierze i innych szlachetnych podłożach. Przejdźmy krótko do "blachy". Tutaj, w świecie karoserii i pochodnych mamy zwiększone możliwości wyboru. Możemy używać farb artystycznych i przemysłowych (w tym przypadku lakierów akrylowych). Jeśli używamy farb artystycznych, dających najwięcej możliwości, to oprócz tego, że są drogie muszą być chemicznie kompatybilne z akrylowym, końcowym lakierem bezbarwnym. Jeśli chcemy używać farb tanich czyli "najdroższych lakierów akrylowych" to musimy zwrócić uwagę na aerografy i pistolety natryskowe, których precyzyjne części są w stanie wytrzymać zmasowany, wielodniowy atak chemikaliów. Komfort pracy z pistoletami i aerografami polega na wytrzymałości ich części uszczelniających przed agresywną chemią. Twierdząc więc, że najlepszy sprzęt to ten z szybkim serwisem, i ten z maksymalną odpornością na różne obciążenia (w tym chemiczne). Dobrze jest, jeśli aerograf składa się z minimalnej ilości części składowych i jest uniwersalny w zastosowaniu. Bez względu na rodzaj używanych farb procedura czyszczenia urządzenia jest taka sama. Po odłączeniu aerografu od strumienia powietrza, usuwamy resztki farby z głównego pojemnika. Teraz znów dołączamy strumień powietrza i przedmuchiemy płynem czyszczącym całość kanałów doprowadzających. Pozornie

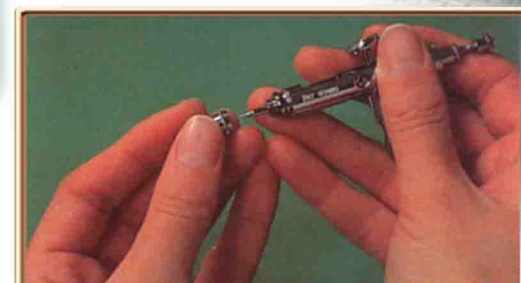
wyduje się, że wszystko jest czyste. Tak, jak na poniższych ilustracjach, wykonujemy proces czyszczenia aerografu. Najpierw odkręcamy pokrywę korpusu osłaniającą igłę. Potem odkręcamy delikatnie śrubę zaciskową trzymającą igłę. Precyzyjnym, ruchem obrotowym, wyciągamy ją z aerografu. To jest nasz "korek" dozujący farbę. Jego czubek jest doopasowany do wnętrza dyszy. (zapomniałem o uprzednim odblokowaniu śruby zwalniającej na spuście głównym



blokadę igły - tylko w mniejszości konstrukcji). Po wyjęciu igły i ułożeniu jej na stanowisku czyszczącym czas na odkręcenie kapy ochrony dyszy. Po odkręceniu dwóch kap (wyłącznie ręcznie!) odsłoniła się precyzyjna dysza. To jest naj-



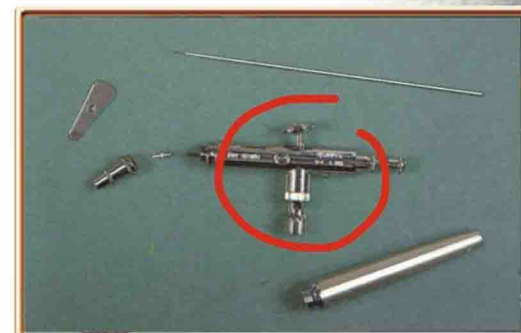
ważniejszy element aerografu. Dyszę odkręcamy oryginalnym kluczykiem, delikatnie aby nie ukreślić gwintu. Teraz pozostał nam w rękach korpus, którego dalej nie rozkręcamy. Rozłożone elementy myjemy za pomocą miękkiego pędzelka



specjalnym płynem czyszczącym (od czasu do czasu może to być woda destylowana - taniej). Bardzo pomocne w myciu elementów są popularne waciki kosmetyczne i ręczniczki kuchenne. Podczas ponownego skręcania wysuszonych elementów najtrudniejszym momentem jest wkładanie igły.



Jej szpica jest niezwykle precyzyjna i najmniejsze uszkodzenie wymaga wymiany na nową (ok. 50 PLN). Igłę należy wkładać po dokręceniu dyszy, ruchem obrotowym, kontrolując, aby nie dotknęła swym czubkiem niczego po drodze. To trudne. Po dokonaniu montażu wszystkich elementów należy



Elementy aerografu przeznaczone do każdorazowego mycia.

Korpus główny i jego części możemy myć rzadziej. Częste rozkręcanie tych elementów może spowodować nieszczelność. ponownie nalać płyn czyszczący i go "wypłukać". Sprawdzamy w ten sposób poprawność montażu części. Mamy pewność, że aerograf jest gotowy do ponownego użycia. Pierwsze kroki są zawsze trudne ale, jak u kierowcy pojazdu, musimy wyrobić w sobie pewne odruchy. Sprawne posługiwanie się pędzlem powietrznym jest podstawą do dalszego poznawania techniki airbrush. Życzę udanych ćwiczeń.

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 malowaniem 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