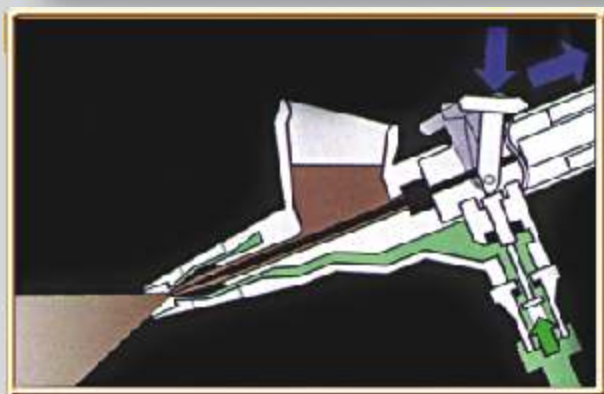
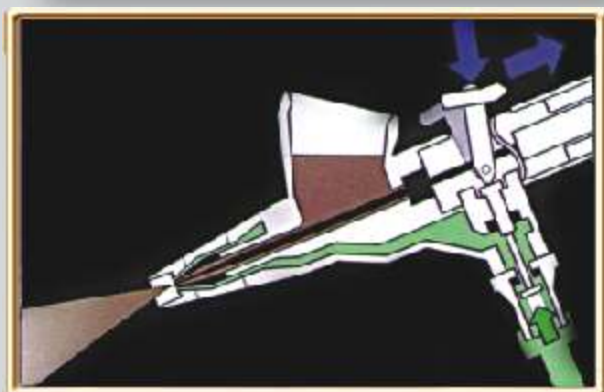
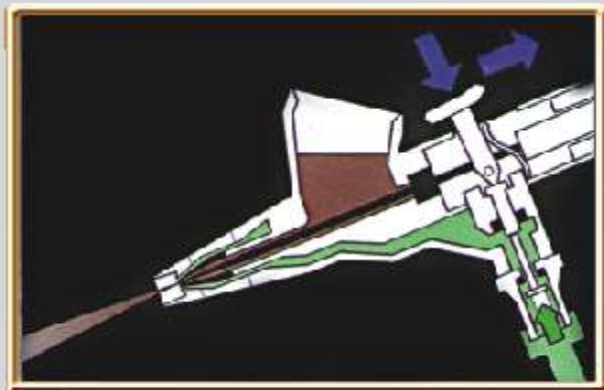


AIRBRUSH - PORADY PRAKTYCZNE

Dzisiaj poznamy działanie aerografu i wykonamy pierwsze ćwiczenia. Opowiem o właściwościach farb i o czyszczeniu aerografu. Utrzymywanie narzędzi i przyborów w absolutnej czystości gwarantuje wysoką jakość wykonywanej pracy. Ważne jest malowanie równym strumieniem, jednak najmniejsza, pozostawiona w dyszy o otworze 0,15 mm drobina starej farby może w końcowej fazie malowania zniweczyć całą pracę. Przy pracach przygotowawczych, natryskach próbnych mogą pojawić się niespodzianki. Nie powinno się wykonywać tych prób w pobliżu malowanego obrazu.



Przekrój aerografu przedstawia zachowanie się 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 wduszany, tym większy strumień powietrza otrzymujemy. To jest pierwsza funkcja spustu. Pierwsza również jeśli chodzi o kolejność czynności (zawsze, dla pewności najpierw wypuszczamy troszkę 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 właściwości kryjących, ich gęstość ustala 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.

Trzecim modulem jest integralny, sprężynujący mechanizm wentyla z przyłączem powietrza i kanałami doprowadzającymi powietrze aż do dyszy. Malowanie aerografem polega na intuicyjnym dozowaniu mieszaniny farby i powietrza. Nigdy nie wykorzystujemy skrajnych, dwóch położenia spustu. Palec jest w ciągłym ruchu i ustala "współrzędne" do malowania. Od skrajności; "0" farby, 100% powietrza (dla przeczyszczenia dyszy), do "0" powietrza, 100% farby (kapanie farby z aerografu do efekt specjalnych). 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 go wyrzucicie. 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 (np. 10 kropli). Najbardziej wystraszonem 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. Testujmy 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 "kropy". Na szczęście producenci farb dostosowali je do średnic 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.



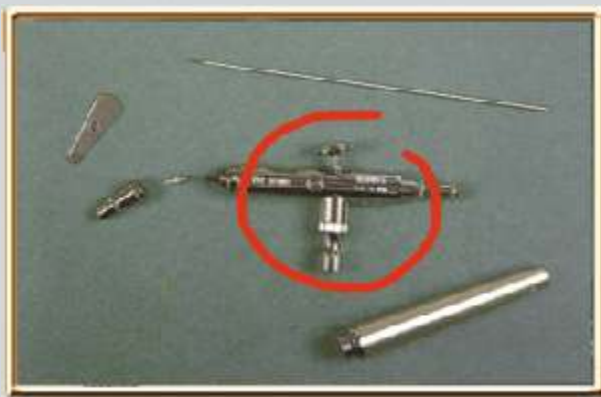
Starajmy się natryskiwać punkty o jednakowej średnicy a potem połączmy je liniami o jednakowej grubości. To ćwiczenie jest na "wszystko". Jeśli zrobisz to samo z białą na czarnym tle to jesteś baaaaaaardzo dobry(a).

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" 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" 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".



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

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 i z 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. Twierdzę więc, że najlepszy sprzęt to ten z szybkim serwisem, i ten z maksymalną odpornością na



Elementy aerografu przeznaczone do każdorazowego mycia. Korpus główny i jego części możemy myć rzadziej. Częste rozkręcanie tych elementów może spowodować nieszczelności.

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 wydaje 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 ae-



rografu. To jest nasz "korek" dozujący farbę. Jego czubek jest doopasowany do wnętrza dyszy. (zapomniałem o uprzednim odblokowaniu śruby zwalniającym na spuście głównym



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). Iglę należy wkładać po dokręceniu dyszy, ruchem obrotowym, kontrolując, aby nie dotknęła swym czubkiem niczego po drodze. To trudne. Po dokonaniu montażu wszystkich elementów należy ponownie nalać płyn czyszczący i go "wypisać". Sprawdzamy w ten sposób poprawność montażu części. Mamy pewność, że aerograf jest gotowy do ponownego użycia.



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-



Teraz możemy wykonać pierwsze ćwiczenie z użyciem prostego maskowania. Powyższa ilustracja pokazuje negatywny przykład. Farba podpłynęła pod materiał maskujący. Aby tego uniknąć stosujemy dobre taśmy i folie maskujące a jeśli używamy tylko przyłożonych szablonów ruchomych to nie malujemy "pod szablon". Ważne jest aby farbę nakładać warstwami, stopniowo i nie dopuścić do jej rozlewania w okolicach szablonu. Maskowanie jest osobną dziedziną i omówimy to w osobnym artykule. 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



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.



AIRBRUSH & DESIGN - KARPIŃSKI
SPECJALISTYCZNA PRACOWNIA REKLAM NA POJAZDACH

WWW.AIRBRUSH.COM.PL
60-185 SKÓRZEWÓ, UL. MORWOWA 23, TEL. 0 61 8143544