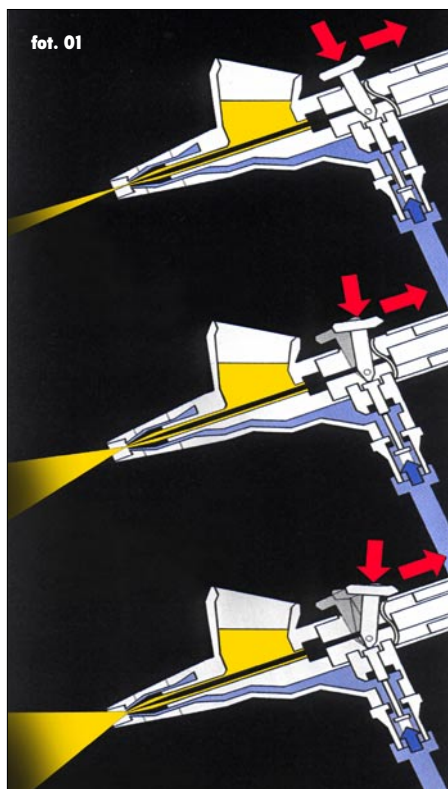


AEROGRAF - budowa i serwis

Dzisiaj skupimy się tylko na aerografie. Nie będziemy pisać o kompresorach, przewodach powietrza i innych akcesoriach. Opiszemy to innym razem.



fol. 01

Zanim wlejemy farbę do aerografu musimy poznać zasadę jego działania. Przedstawiony na zdjęciach dwufunkcyjny system, jest bardzo popularny i praktyczny. (fol. 01) Na powyższej ilustracji strumień farby jest realizowany i kontrolowany spustem głównym. Jego naciśnięcie uwalnia strumień powietrza. To pierwsza funkcja spustu. Również pierwsza 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 przesuniemy spust do tyłu, tym większa ilość farby zostanie doprowadzona do dyszy. W ten sposób, równocześnie dozujemy farbę i powietrze. Spójrzmy na omawiane przekroje. Aerograf składa się z

korpusu głównego zawierającego pojemnik na farbę, spust, igłę, dyszę z kapą kierunkową oraz z systemu osobnych kanałów wewnętrznych doprowadzających powietrze i farbę. Odrębnym modulem jest sprężający mechanizm wentyla z przyłączem powietrza i kanałami doprowadzającymi powietrze aż do dyszy.

Malowanie aerografem polega na intuicyjnym dozowaniu farby i powietrza. Nigdy nie wykorzystujemy skrajnego położenia spustu. Palec jest w ciągłym ruchu i kontroluje "współrzędne" do malowania. Skrajności: 0% farby i 100% powietrza (tzw. przedmuchiwanie osadzonych resztek farby przed malowaniem właściwym), 100% farby i 0% powietrza (pojawia się wyciekanie farby przez dyszę aerografu, czasami



fol. 02

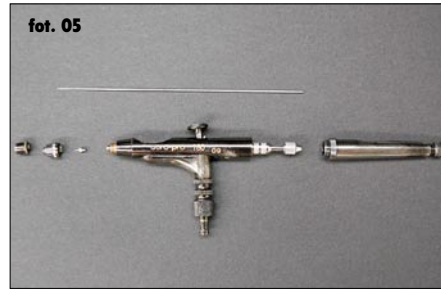


fol. 03



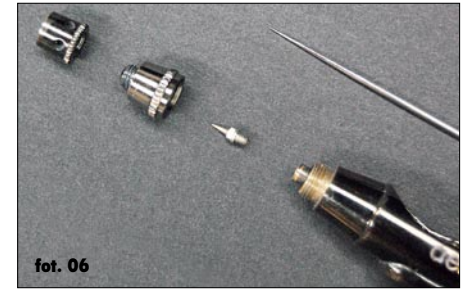
“efekty specjalne”. Aby zrozumieć działanie urządzenia, wyobraźmy sobie igłę jako korek, który zatyka dyszę. Stopień zwolnienia korka powoduje adekwatny przepływ farby. Teraz trochę praktyki. Wybieramy aerograf z popularną dyszą 0,2 mm (fot. 02) lub 0,15 mm (fot. 03). W aerografie 0,15 mm pojemnik na farbę jest umieszczony bezpośrednio w korpusie aerografu. Do pojemnika wprowadzamy kilka kropli farby. Początkującym polecam do pierwszych prób wodę destylowaną. Teraz, wciskamy delikatnie spust aerografu w dół, aby uwolnić powietrze. Po skierowaniu narzędzia na testowy arkusz papieru, przy wydobywającym się powietrzu, ostrożnie pociągamy spust do tyłu, odblokowując igłę dopływ farby. Proszę nie przejmować się pierwszymi efektami. Starajmy się tak manipulować spustem, aby mieć maksymalną kontrolę nad aerografem. Bawmy się i uczmy! Zasada: dużo powietrza i mało farby - niezauważalny pyłek. Dużo farby i mało powietrza - zmniejsza się rozpylenie, wręcz leją “krople”. Gęstość farby jest dostosowana do średnicy dyszy. Przy powyższych ćwiczeniach szybko dojdziemy do wniosku, że stopień rozcieńczenia farby jest bardzo ważny. Szczególnym przypadkiem jest z natury gęsta biel, którą należy nieco bardziej rozcieńczać. Jednak gdy biel jest za rzadka, traci właściwości krycia. Jej “resztki” często osadzają się na ściankach kanałów doprowadzających farbę, na dyszy i kapie. Należy je systematycznie, przed malowaniem usunąć. W przeciwnym razie, w najmniej oczekiwanym momencie, “plujną” na nasz obraz, niweczając np. kilkunastu dniowe cieniowanie całkiem dobrej pracy.

Dotychczas pisałem o tradycyjnych, artystycznych technikach airbrush. Dotyczyło to technik na papierze i innych szlachetnych podłożach. Przejdźmy na krótko do “blachy”. Tutaj, w świecie karoserii mamy zwiększone możliwości wyboru. Możemy używać farb artystycznych lub lakierów akrylowych. Jeśli używamy farb artystycznych, dających największy komfort pracy, to muszą być one chemicznie kompatybilne z akrylowym, końcowym lakierem bezbarwnym.



Jeśli chcemy używać lakierów akrylowych, to musimy dopasować odpowiednie aerografy i pistolety natryskowe. Nie wszystkie mają uszczelki i inne elementy wewnętrzne odporne na lakiery i rozcieńczalniki. Wielodniowe malowanie nieodpowiednim aerografem, może uszkodzić sprzęt. Komfort pracy z pistoletami i aerografami polega na wytrzymałości ich części uszczelniających na agresywną chemię. Najlepszy sprzęt to ten z dostępnym serwisem, i ten z maksymalną odpornością na różne obciążenia (w tym chemiczne). Dobrze jest, gdy aerograf składa się z małej ilości części i jest uniwersalny w zastosowaniu.

Bez względu na rodzaj używanych farb proces czyszczenia urządzenia jest taki sam. Najpierw usuwamy resztki farby z głównego pojemnika i przedmuchiemy płynem czyszczącym cały aerograf wraz z kanałami doprowadzającymi farbę. Po odłączeniu aerografu od strumienia powietrza (fot. 04), wydaje się, że wszystko jest czyste. Jednak tak nie jest. Według poniższej ilustracji, wykonujemy czyszczenie aerografu. Najpierw odkręcamy tylną 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 dopasowany do wnętrza dyszy. Należy uważać aby go nie uszkodzić. Warto te czynności wykonywać przy stole i odkładać zdemontowane części na czystą powierzchnię (np. ręczniczki kuchenne). (fot. 05) Wykręcamy czołową kapę kierunkową i kapę rozpraszającą powietrze. Następnie, oryginalnym kluczykiem i delikatnie wykręcamy dyszę tak, aby nie uszkodzić gwintu. Teraz pozostał nam w rękach korpus, któ-



rego dalej nie musimy rozkręcać (fot. 06). Korpus zawiera wentyl powietrza i uszczelkę wewnętrzną. Do rutynowego mycia aerografu tych elementów nie czyszcimy. Rozłożone części myjemy za pomocą miękkiego pędzelka, specjalnym płynem czyszczącym (do lekkich zabrudzeń może to być woda destylowana). Bardzo pomocne w tych czynnościach są popularne waciki kosmetyczne. Dyszę możemy zanurzyć na kilkadziesiąt minut w płynie czyszczącym (używając jak naczynka np. kapsla lub zakrętki do butelki). W razie konieczności przeprowadzenia prac serwisowych możemy z aerografu wymontować spust z mechanizmem sprężynującym oraz wentyl powietrza (fot. 07). W sytuacjach wyjątkowych, na przykład w celu wymiany uszczelki wewnętrznej, możemy wymontować wszystkie części (fot. 08).

Podczas ponownego skręcania wysuszonych elementów, najtrudniejszym momentem jest ponowny montaż igły. Jej szpica jest niezwykle precyzyjna i najmniejsze uszkodzenie może wymagać wymiany na nową. Igłę należy wkładać ruchem obrotowym, po dokręceniu dyszy kontrolując, aby nie dotknęła czubkiem niczego po drodze. To trudne. Po zmontowaniu wszystkich elementów należy ponownie nalać do aerografu płyn czyszczący i go “wypisać”. 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.

Marzena i Andrzej Karpińscy
www.airbrush.com.pl

