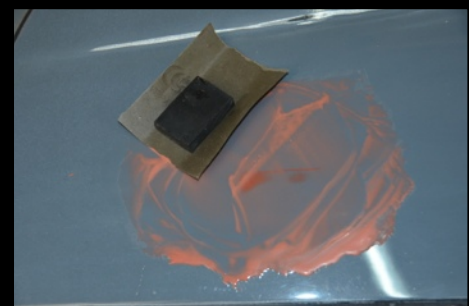


Вы скачали первый номер
журнала «Аэрография России»
Приятного Вам чтения!



ВЫПУСК №1
ИЮНЬ 2012



АЭРОГРАФИЯ РОССИИ



Краткий ликбез в кисти для пинстрайпинга.

Ремонт мелких повреждений

История личности. Андрей Викторович Ершов.

Что? Как? Почему?
Ответы на самые топовые вопросы по аэрографии.

Новинки. Harder & Steenback

Текстуры. Поэтапная работа.

Авто-тюнинг шоу 2012 год.
Обзор выставки.

СОДЕРЖАНИЕ

-От редакции.....	(стр3)
-Что? Как? Почему? Ответы на самые топовые вопросы по аэрографии.....	(стр4)
-Новинки. Harder&steenback.....	(стр7)
-Краткий ликбез в кисти для пинстрайпинга.....	(стр10)
-А знаете ли вы ?!.....	(стр14)
-История личности. Андрей Викторович Ершов.....	(стр15)
-Ремонт мелких повреждений.....	(стр18)
-Московское Авто-тюнинг шоу 2012год. Обзор выставки.....	(стр20)
-Текстуры. Поэтапная работа.....	(стр23)

ОТ РЕДАКЦИИ

Дорогие друзья, коллеги, и просто любители аэрографии!

Мы рады представить Вам первый номер журнала «Аэрография России»

Мы проделали большую работу и проделали ее для Вас!

Этот номер - всего лишь первая ласточка в абсолютно новом направлении – первом журнале, посвященному аэрографии в России.

Журнал будет рассказывать обо всем, что происходит в нашей стране и даже за ее пределами.

Обзоры оборудования, рассказы о знаменитых и популярных личностях в мире аэрографии, информационные статьи о материалах и многое другое.

Все это ожидает Вас на страницах нашего журнала в самом ближайшем будущем.

Естественно, журнал бесплатный и это одно из главных его достоинств.

Кроме того, вся информация, размещенная в нем, будет отбираться и проверяться с особой тщательностью.

Для кого этот журнал? Для всех он будет интересен - частным мастерам и студиям, начинающим и матерым профессионалам, экспертам и новичкам-всем кто интересуется этим волшебным и удивительно сложным миром-аэрографией.

Как известно, аэрография не состоит из аэрографа и краски, она окружена огромным количеством аксессуаров и вспомогательного оборудования, и обо всем этом мы будем рассказывать, ведь на самом деле аэрография – целая сложная индустрия и творчество -это не просто умение нажимать на триггер аэрографа, но и многое другое – малярка, работа со специальными и эффектными красками, защита органов зрения и дыхания, и иногда даже ремонт...

Мы надеемся, что вы будете не просто потребителями этого новшества, а будете помогать нам создавать этот журнал, критиковать или благодарить нас.

Мы же, со своей стороны, постараемся сделать все, чтобы нас не просто было интересно читать, мы постараемся развиваться вместе с индустрией, объединять на своих страницах всех, кто любит рисовать и всех кто любит создавать что-то новое и интересное своими руками.

Отдельное «спасибо» студии DIFFUSIONART за предоставленные материалы!



Что? Как? Почему?

Ответы на самые топовые вопросы по аэрографии.

Эта статья посвящается тем, кто только собирается встать на путь художника - аэрографиста. Мы проанализировали крупнейший форум художников www.air-o-graf.ru и собрали 11 самых популярных вопросов, которые задают новички.

Список вопросов:

- Чем отличается дорогой профессиональный аэрограф от дешевой Китайской копии?
- Выбор сопла при покупке аэрографа.
- Аэрограф с верхней или нижней подачей материала?
- Как мне выбрать свой первый аэрограф?
- Заменит ли аэрограф с большим соплом миниджет?
- Аэрограф какого бренда лучше?
- Почему у меня не получается сделать тонкую линию?
- Как и чем чистить аэрограф?
- Погнул иглу, можно починить или покупать новую?
- Аэрограф плюётся, что делать?
- Воздух идет в бачок с краской, из-за чего?

Ответить на эти вопросы мы попросили профессионального художника - аэрографиста Николая Михайлова.



Николай Михайлов

Арт-директор студии аэрографии "DIFFUSIONART". Опыт в технике аэрография более 8 лет. Владеет большинством известных техник и приемов в области бесконтактной росписи.

Награды:

- Победитель в номинации "Техно" с работой Космический корабль "Star Express" премии "Аэрограф 2009".
- Победитель в номинации "орнамент" на фестивале "Аэрограф 2008" с работой "Золотая Бестия".
- Диплом за участие в полуфинале общероссийского конкурса "Мастер аэрографии 2008".

1. Чем отличается дорогой профессиональный аэрограф от дешевой Китайской копии?

- Обычно, дешевый аэрограф - это копия, так называемая реплика с дорогого и брендового. Когда инструменты новые, то и различия в их работоспособности минимальны, при условии одинаковых параметров. Различия будут заметны позже, после определенного времени работы: месяц - два (в зависимости от частоты использования). Профессиональный аэрограф сохранит качество своей работы, а вот его неоригинальная копия может сдать первоначальные позиции. Это обусловлено тем, что копия в своей конструкции содержит большое количество различных прокладок, которые, с течением времени, выходят из строя, нарушая герметичность внутренних узлов. Фирменный же инструмент лишен этого недостатка. В нём все элементы подогнаны с максимальной точностью и для герметичности конструкции прокладки не требуются.

Если говорить на чистоту, то прокладки могут присутствовать и в профессиональных инструментах, но их количество в таком случае, сведено к минимуму, и выполнены они из тефлона, срок службы которого в разы превышает обычные резиновые. И еще несколько нюансов. Реплики, как правило, могут иметь более жесткие воздушные клапаны, соответственно более тугие в работе триггеры. Но это, скорее особенность, нежели недостаток. Ибо кому-то по душе придется именно такая жесткость.

Также следует отметить и стоимость запасных частей. В репликах комплект игла/сопло продается на каждом шагу, и цена на него объективно невысокая. Аналогичный комплект на аэрограф именитого бренда может стоить больше, чем несколько новых аэрографов категории «Реплика». Так что при обучении разумнее, как говорят, тренироваться на кошках.

Резюме:

Для того, чтобы учиться, дешевого аэрографа двойного действия более чем достаточно. Для того, чтобы работать, лучше приобрести более серьезную модель.

2. Выбор сопла при покупке аэрографа.

- Здесь все достаточно логично. С помощью сопла меньшего диаметра можно получать более тонкие линии, соответственно с помощью большего - более толстые, и как следствие-работать с плоскостями большего размера. Сопло 0,2 и 0,3мм. являются самыми ходовыми. Такой диаметр позволяет достаточно хорошо прорабатывать мелкие детали, а при наличии должного опыта, даже можно делать вещи, сродни работе микроном. Также ими можно делать определенные заливки (разумеется речь не идет о покраске автомобиля целиком).

Сопло 0.5 уже достаточно близко к миниджету, оно позволит с приличной экономией времени аккуратно сделать подложки и распределить цветные пятна будущей картины, плюс даже дать определенную детализацию.

Резюме:

Начать можно с диаметра 0,2- 0,3. Но в идеале, конечно, лучше иметь и 0.5 мм..

3. Аэрограф с верхней или нижней подачей материала?

При работе с автомобилями, как правило, используются инструменты с верхней подачей материала. Приходится часто менять краску, и в случае верхней подачи, эту операцию можно осуществить гораздо быстрее, нежели с другим инструментом.

Плюс ко всему разбавитель имеет свойство улетучиваться, тем самым меняя консистенцию краски, что может привести к некоторым неудобствам в работе, т.к. частая смена или пополнение краски - это ее обновление, и как следствие - сохранение консистенции. Но нельзя не отметить и минус верхней подачи: при работе с некоторыми горизонтальными плоскостями велик риск, при недостаточном опыте, пролить краску на плоскость, испортив, при этом саму работу.

Чего лишены аэрографы с боковой или нижней подачей краски (как правило, они всегда имеют крышки, препятствующие проливанью краски). P.S. Некоторые аэрографы с верхней подачей так же комплектуются крышками, но емкость ванночки для краски у них гораздо меньше инструментов с альтернативной подачей.

4. Как выбрать свой первый аэрограф?

В качестве первого инструмента лучше всего выбрать аэрограф двойного независимого действия с диаметром сопла 0.2-0.3 мм.. Нет смысла гнаться за самым дорогим и брендовым. Разницу в точности работы почувствовать будет крайне сложно, зато в цене она будет ощутимой.

Сейчас существует очень много доступных и недорогих реплик с именитых моделей. Это отнюдь не реклама, а предусмотрительный вывод. Ибо, при отсутствии должного опыта, можно случайно повредить ключевые важные элементы аэрографа (сопло, игла), после чего потребуется их замена. И тут снова придется столкнуться с разницей в цене на бренд и реплику почти в 10 раз!

Безусловно, никто не собирается преднамеренно ломать инструмент, но, в случае, если это все-же произошло, то иметь 10 прав на ошибку выгоднее и продуктивнее для обучения, чем всего одно.

5. Заменит ли аэрограф с большим соплом миниджет?

У аэрографа и миниджета факелы распыла краски несколько отличаются друг от друга. Аэрограф имеет фиксированный факел, диаметр пятна распыла зависит от расстояния инструмента до рабочей плоскости, но в любом случае он является точечным. Миниджет имеет возможность регулировки факела от точечного (практически как у аэрографа с большим соплом) до вытянутого - прямоугольного (для равномерной заливки больших плоскостей).

По-хорошему делать заливки и рисовать можно и тем и другим, но:

- в случае с аэрографом мы с большей вероятностью можем дать первичную детализацию;
- в случае с миниджетом это сделать будет гораздо сложнее, но степень равномерности нанесения заливок будет выше.



6. Аэрограф какого бренда лучше?

Однозначно заявлять инструмент какого конкретно бренда следует выбирать - это некорректно и неправильно. Все инструменты имеют свои особенности, плюсы и минусы, и предпочтение одного аэрографа другому субъективное дело каждого.

7. Почему у меня не получается сделать тонкую линию?

Для начала следует убедиться в том, что сам инструмент исправен, сопло и игла не повреждены и находятся в работоспособном состоянии. Ключевым моментом получения тонкой линии является как можно более близкое расстояние инструмента к плоскости нанесения рисунка (чем ближе поднесен инструмент, тем тоньше будет линия).

8. Как и чем чистить аэрограф?

Промывать аэрограф нужно растворителем того типа, красками которого вы работали. Если это нитрокраски на сольвентной основе, то используется растворитель 646. Если это акрил на водной основе, акварель, тушь или гуашь, то, сначала вода, затем специальные жидкости для промывки. Если это масляные краски, то

уйит-спирит. Первым делом необходимо выдуть из инструмента остатки краски, затем наполнить ванночку аэрографа растворителем, и снова продуть его, предварительно закрыв тряпочкой или салфеткой



воздушное сопло, направив таким образом поток воздуха обратно в аэрограф, и заставив растворитель циркулировать по внутренним полостям инструмента. Пятна и остатки краски основательно удалить пропитанной растворителем салфеткой, ватной палочкой, щеткой или тряпочкой. Еще раз продуть аэрограф растворителем. Аккуратно извлечь и протереть иглу.



Отнюдь не всегда, но всё же бывает, что необходимо снять и почистить сопло. Это надо делать особенно аккуратно.

9. Погнул иглу, можно починить или покупать новую?

Конечно, идеальный вариант - это купить новую, при условии неповрежденного сопла работоспособность инструмента восстанавливается на 100%. Но, если нет возможности ее приобрести, или просто отсутствуют запчасти для данного аэрографа, можно попробовать ее аккуратно выпрямить, насколько это возможно. Игла сначала грубо выправляется, затем, аккуратно шлифуется мелкими абразивами, с сохранением конусности (это тоже немаловажный момент).

После этого аккуратно полируется (чтобы на кончике иглы с грубой riskой не скапливалась краска). Лучше всего это делать на станке, в таком случае не будет проблем с центрированием.

Здесь нужно понимать, что при недостаточно хорошо выполненной работе существует риск повреждения сопла кривой иглой. А новое сопло уже не выточить.

10. Аэрограф плюётся, что делать?

Если Ваш аэрограф начинает 'плеваться', необходимо проверить:

- Не повреждена ли игла (неровность иглы может являться причиной скапливания сгустков краски);
- Не нарушено ли центрирование сопла относительно иглы;
- Достаточно ли жидко разведена краска (возможно она просто засыхает не успев отделиться от иглы);
- Нет ли замятия воздушного сопла (там так-же может скапливаться краска, и при достижении критической массы отделяться, образуя кляксы).



11. Воздух идет в бачок с краской, из-за чего?

Причина может быть только одна:

воздух не может выйти по запланированному пути в воздушное сопло, и идет по пути наименьшего сопротивления - в ванночку с краской. Результат - пузырится краска.

Нужно проверить, достаточно ли хорошо закручено воздушное сопло (при неплотном примыкании нарушается пропускная способность сопла, создается стенка на пути воздушного потока).

Нужно проверить, достаточно ли хорошо закручено сопло подачи краски (незакрученное сопло выдвинуто немного вперед, и блокирует воздушный канал).

Так же необходимо посмотреть, не засорилось ли воздушное сопло засохшей краской.

Других причин быть не может.

С уважением, Николай Михайлов
Арт-директор студии аэрографии
"DIFFUSIONART" www.df-art.ru

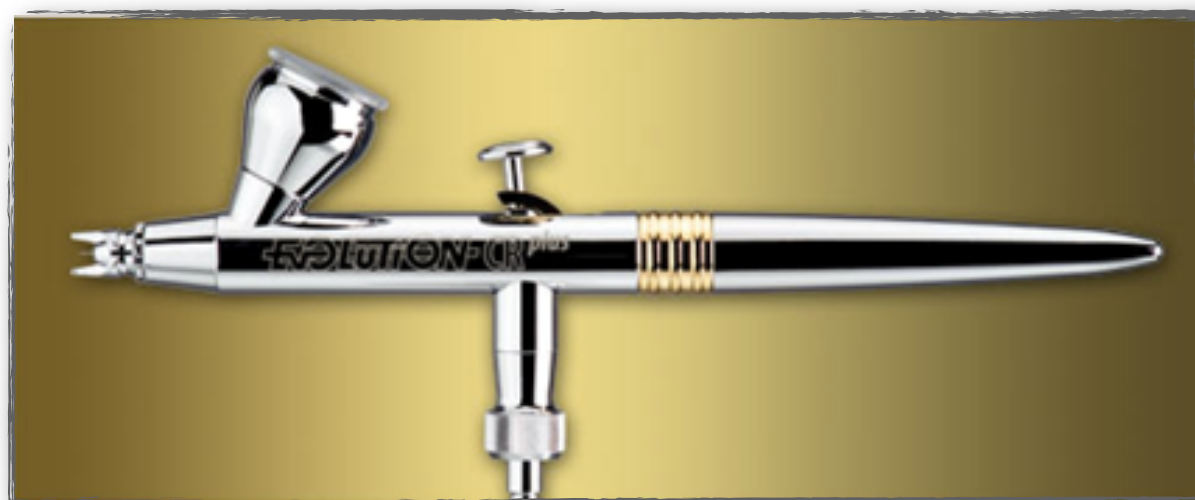
Новинки. Harder&steenback.

Компания Harder&steenback начала поставки на рынок новых аэрографов ранее не продававшихся в России.

Купить данные модели аэрографов вы можете в магазине официального дистрибьютора продукции немецкого компании www.df-shop.ru

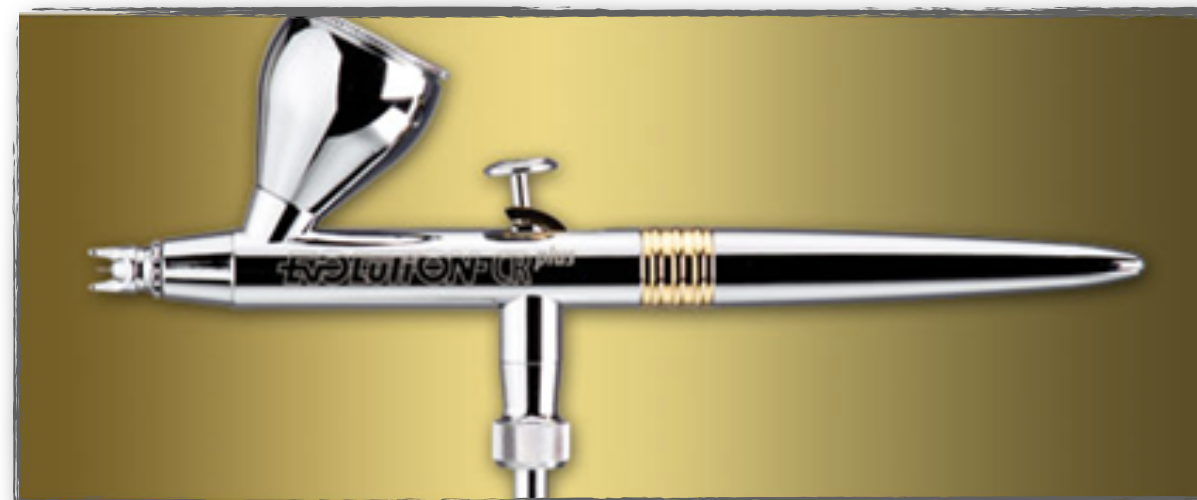
Аэрограф Evolution CRplus сочетает в себе утонченную элегантность и практичность с максимальной надежностью; аэрограф покрыт высококачественным тройным покрытием с хромовой отделкой. Кроме стильного внешнего вида, хромовая металлизация минимизирует риски аллергии для любого, у кого когда-либо были проблемы с никелевым оборудованием. Аэрографы серии Evolution CRplus кроме прочего, полностью стойки к воздействию растворителей и оборудованы ПТФЭ (тефлоновыми) - уплотнениями к соплу, в местах соединения с банкой и клапаном.

Аэрографы Evolution CRplus выпускаются с разными размерами сопла: 0.15, 0.2 или 0.4 мм.



Evolution CRplus 0,15

- емкость для краски с крышкой 2мл.
- сопло 0,15 мм (самоцентрирующееся)
- тройное покрытие
- цвет хром
- ПТФЭ (тефлон)- уплотнения



Evolution CRplus 0,2

- емкость для краски с крышкой 2мл.
- сопло 0,2 мм (самоцентрирующееся)
- тройное покрытие
- цвет хром
- ПТФЭ (тефлон)- уплотнения

Evolution CRplus 0,4

- емкость для краски с крышкой 4мл.
- сопло 0,4 мм (самоцентрирующееся)
- тройное покрытие
- цвет хром
- ПТФЭ (тефлон)- уплотнения

Также в Россию для продажи поступят новые аэрографы Infinity CRplus.

Infinity CRplus – изящный хромовый дизайн.

Еще более усовершенствованное покрытие аэрографа, абсолютно безвредное для здоровья: новый аэрограф Infinity CRplus имеет тройное покрытие-медь, никель и высоко-глянцевая хромовая отделка. Это обеспечивает и глянцевую элегантность, и снижает риск аллергии благодаря никелю. Модели CRplus имеются в продаже с разными размерами сопла: 0.15, 0.2 или 0.4 мм. Аэрограф оборудован инновационным долговечным уплотнением иглы и ПТФЭ (тефлон)-уплотнениями между баночкой и в клапане для предотвращения любого просачивания воздуха и краски, даже при использовании красок, содержащих сольвент.



Infinity CRplus 0,15

- емкость для краски с крышкой 2мл.
- сопло 0.15 мм
- тройное покрытие
- цвет хром
- ПТФЭ (тефлон)- уплотнения



Infinity CRplus 0,2

- емкость для краски с крышкой 2мл.
- сопло 0.2 мм
- тройное покрытие
- цвет хром
- ПТФЭ (тефлон)- уплотнения

Infinity CRplus 0,4

- емкость для краски с крышкой 5мл.
- сопло 0.4 мм
- тройное покрытие
- цвет хром
- ПТФЭ (тефлон)-уплотнения



Профессиональная краска для аэрографии

Удобная упаковка с широким горлышком
и надежным герметичным механизмом закрывания

Более насыщенная концентрация
содержание пигмента увеличено на 15%
что позволило достичь укрывистости
даже при очень жидкой консистенции

Особая формула разбавителя "эйр-мастер"
позволяет достичь уникальной эластичности
краски, быстрого высыхания на поверхности
даже при интенсивных заливках.

Полное описание всех условий работы по подготовке
поверхности для работы с краской на этикетке
НЕ ЗНАЕТЕ КАК ПОДГОТОВИТЬ ?? ВОЗНИКЛИ СОМНЕНИЯ?
Просто прочтите этикетку



Краткий ликбез в кисти для пинстрайпинга.

Самые популярные кисточки в мире - sword(сворд)

Сворды делятся по сериям и по размерам. У каждой серии кистей для пинстрайпинга есть несколько размеров; серии могут отличаться составом формой или характеристиками, внутри каждой серии есть несколько размерностей, как правило от 000 до 4. А теперь давайте немного поподробнее.

Каждая серия отличается составом шерсти. Как известно натуральные материалы удобнее в работе, они более мягкие, гибкие, послушные и легко управляемые, но за это приходится платить, они менее долговечные и больше подвержены разрушениям при работе.

Синтетика более жесткая, долговечная, надежная, но не такая удобная в работе, как натуральный волос.

Поэтому кисти делаются разные по составу: где-то 100% натуральная шерсть, где-то с добавлением определенного процента синтетики, чтобы придать кисточке «запас прочности», или даже полностью синтетические кисти.



Самая первая и классическая – культовая серия – это **серия №10**

Эту серию кистей легко отличить от других по яркой обмотке синего цвета на стыке ворса и деревянной ручке.

Кисти серии №10 делятся на размеры от 000 до 4, тем

самым давая полет для творчества и выбора из 7 различных размеров. Кисточка на 100% состоит из шерсти голубой белки. Длина волоса у 10-й серии 2 дюйма, что в переводе в метрическую систему 5.08см



Серия №20

Представлена размерами от 00 до 5 и имеет зеленый цвет обмотки щетинок.

Эта серия подвергается специальной обработке, что делает натуральный ворс немного жестче и чуть приближая его по свойствам к искусственному.

Эти кисти более долговечны и более устойчивы к износу. Чем 10 серия.



Серия №30

Представлена размерами от 00 до 4.

Она отличается абсолютно другой формой кисти, поэтому она носит название Dagger Stripers, что в переводе означает - кисть-кинжал.

Как и 10-я серия 30-я точно также состоит из 100% чистой шерсти белки, без примесей.

Разница между классическим свордом и кисточкой 30серии очевидна, вы можете увидеть ее на фото.



Эти кисточки выполняют одни и те же функции, но предоставляют разные преимущества при тех или иных работах, например-при работе с классическим свордом меньше устают руки, в то же время, мечевидные предоставляют больший простор для творчества.

Серия №70.

Эти кисти – идеальный баланс смеси белки и таклона. Таклон придает кистям такие характеристики, как надежность и долгий срок эксплуатации, а белка позволяет впитывать в себя максимальное количество материала (краски), чтобы можно было провести самую длинную линию.

(Таклон – это синтетическое волокно, максимально приближенное к натуральному волосу. Кисти из таклона – не только не уступают по своим характеристикам натуральным, но и превосходят их по многим параметрам.)

Таклон обладает рядом неоспоримых преимуществ перед натуральными кистями:

- Кисти из таклона можно мыть хоть после каждого использования (что очень важно для профессиональных пинстрайперов)
- Он очень устойчив к различного рода очистителям и разбавителям.
- Таклон не может вызвать аллергии (если у человека есть склонность к аллергии от шерсти).



Серия 75.

Кисточки полностью из таклона.

Синтетические кисточки - мягкие, упругие, долгоживущие. Прекрасно переносят все помывки, сушки и частое использование. Из минусов-хуже натуральных вбирают-отдают материал.

Кисти серии Xcaliber.

В этой серии свордов специально была укорочена длина волоса кисти, что придало ей очень хорошую «управляемость», ей легче вести ровные линии, она не «пляшет», как кисти с длинным ворсом.

Кисти серии Xcaliber созданы для тонких работ, о чем можно понять по размерам 0000 000 00

Поставляются в персональных пластиковых тубусах для удобства хранения и транспортировки



Скроллы

Серия AJ

Если вы заинтересованы в пинстрайпинге, то вы просто обязаны знать веретана пинстрайпинга Alan Johnson.

Эти серии были сделаны специально для него, о чем и говорит название серии – его инициалы AJ

Начнем, пожалуй, с AJ/EL – Alan Johnson "The Extreme Liner".

Эта серия делается из ворса голубой американской белки, за счет чего получает мягкость, гибкость и отличную впитываемость краски, что позволяет провести идеальную тонкую и длинную линию. Эту кисть разработал сам Алан.

Кисть идеальна как для скроллов, так и для письма.



Серия AJ Mini Detailer

Ручки этих кистей сделаны из темно-коричневого дерева, а вместо белки используется синтетический волос. Кончик кисточки очень острый, для самых тонких штрихов. Алан Джонсон разработал эту кисть для написания мелких надписей, детализации и прочих особо мелких и точных работ.



Серия 444 – «вирус»

Это полностью синтетический скролл. Благодаря своей форме и длине волоса, кисти идеальны для кручения, что позволяет ей делать ровные и красивые вензеля и обводки. Серия 444 была признана лучшей кистью для скроллинга среди профессиональных западных пинстрайперов и получила среди них ласковое прозвище «Вирус», после чего была официально переименована в 444 virus



И наконец – серия Bobbo-Mack Super Quad

Это специальный скролл с удобной короткой пластиковой ручкой и короткой длиной волоса. Ворс из меха из голубой белки с добавлением синтетики, что дает возможность легко и удобно крутить скроллы. Благодаря специальному соотношению шерсти с таклоном маленький Bobbo Quad без труда позволяет сделать линию в несколько метров одним мазком. Bobbo также применяется в качестве леттеринга – кисти для шрифтов, благодаря своей гибкости. К этой кисточке надо привыкнуть, так как пользоваться ей рекомендуется только под определенным наклоном 60-80 градусов, к рабочей поверхности (соприкосновение с поверхностью при этом должно быть не больше 1 см).



А знаете ли вы ?!

- При работе с кенди красками необходимо перекрывать слой кенди лаком, иначе все последующие слои краски пропитаются и окрасятся в цвет кенди подложки
- Существует физическое смешение краски и оптическое . можно смешать краску в емкости а можно непосредственно на поверхности наслоением одного цвета на другой.
- Некоторые даже самые качественные обезжириватели стирают рисунок, поэтому перед работой необходимо протестировать средство на совместимость с вашей краской
- Очень дешевый растворитель может содержать большое количество смол и при использовании его как разбавителя для краски может испортить всю работу. Качественно залачить ее будет невозможно. Именно по этой причине рекомендуется пользоваться специальным разбавителем.
- Даже при использовании воднодисперсионных красок необходимо использовать средства защиты дыхания, т.к. наибольшую опасность для здоровья представляет взвешенная в воздухе (распыленная) краска то есть цветовой пигмент. Он оседает в легких незаметно для художника.
- При работе с однокомпонентными материалами, ускорить их сушку лучше всего потоком воздуха, если же вы используете 2К материалы, целесообразно нагреть деталь для ускорения высыхания.
- Чтобы не оставалось следов на не до конца высохшей детали при сборке, в случае острой необходимости, или при нехватке времени – можно смазать руки аэрозольной смазкой например WD40. Отпечатки пальцев не будут оставаться на детали.

- Работать с любыми аэрозольными смазками, мотомаслами, антигравиями , антикорами или прочими маслосодержащими жидкостями даже в одном большом помещении рядом с рисуемой машиной – категорически запрещено, т.к силиконы и масла осядут на деталь и при лачке каждая микрокапля превратится в кратер, что может повлечь за собой полную переделку всех деталей.

- Крайне осторожно нужно обращаться с напитками возле автомобилей, находящихся в процессе работы. Кофе, попавший на свежий лак и высохший в течении нескольких дней в 90 процентов случаев уже невозможно оттереть-он въедается в весь слой лака, ввиду чего может потребоваться перекрас детали.



История личности. Андрей Викторович Ершов



Директор
ООО "Черная речка Арт"

-Сами рисуете ?

-Уже нет.

-А вообще рисовали чем как?

-Вообще я-учитель. Рисовал всем: и маслом, и всем остальным, но в основном, скажу: я-аэрографист. Все знания и профессиональные навыки проявил в аэрографии. И там же и заработал первые деньги.

-в Москве соответственно??

Да в Москве

Измайловский парк. Конец 80х начало 90х.

-Я знаю, что у вас есть машина. Она разрисована?

-Машина есть, но рисовать некогда - я человек уже другого мира.

-А хотели бы?

-Да, но хотел, чтобы она была не похожа на другие, действительно выделяться и не повторять чьи либо другие машины-а это действительно очень сложная и большая работа.

-Могли бы назвать какое-то имя, которому бы доверили свое авто-речь именно о дизайне?

-Да, есть художники, работающие в нестандартных техниках-в основном зарубежом-возможно им бы доверил дизайн, а исполнение-можно обратиться на какую-то фирму.

-Что вы думаете в общем про перспективу аэрографии в России-сейчас это пока малоизвестное направление?

-Так как мы все повторяем все что на западе-у нас она тоже в достаточной степени будет развита, мы пойдем по тому же пути-сначала скачок, а потом падение-и останутся одни профессионалы. В Европе круг очень постоянен-есть публика которая коллекционирует, собирает аэрографию, есть свой круг художников.

Но конечному потребителю-ему как правило, все равно какой техникой сделана работа-все ищут что им ближе, и что им больше нравится!

-Андрей Викторович, мы общались и Вы сказали, что первый капитал заработали аэрографией. Расскажите, с чего началась "Черная речка"-именно с аэрографии или все-таки с товаров и коммерческих ходов?

Я преподаватель и учитель рисования. В 80-е я работал учителем рисования, я стал предпринимать усилия, чтобы привезти своим ученикам и коллегам материалы. В первую очередь, я запустил запчасти на белорусские аэрографы т.к их никогда не хватало, потом, мы пытались сделать свой аэрограф, но это абсурд и мы быстро это поняли.

Там конечно были баснословные цены: если наш аэрограф стоил 2 доллара или 5, то привезенные с запада за 70-80 смотрели как на сувениры-в месяц мы продавали 1 аэрограф западный.

У них тогда был другой владелец, и мы продавали не более 1 аэрографа в месяц Harder&steenback.

-Это прошедшее уже время, а как по вашему это будет выглядеть через год через 5?

-Мы-оптовая компания и с 2009 года мы отошли от розницы почти полностью.

-Продажи увеличиваются оптовые?

-Да, объем по опту постоянно растет, появляются новые магазины и сайты, они все продвигают эти аэрографы, продают их студентам своих школ.

-Что продается больше всего в мире аэрографии-аэрографы, краски какого-то особенного направления, текстиль, товары для боди-арта?

-К сожалению, такой статистики мы не ведем. Полагаю, что основная масса-краска и прочие расходники.

-Вы часто общаетесь с зарубежными партнерами. Что они думают о рынке в России?

-Мы работаем только с чистыми производителями. Их проблемы-где достать металл, где достать новое оборудование, программное обеспечение-они очень мало общаются с аэрографистами. Они не имеют обратной связи-обычно этим занимаются люди, которые работают с конечным потребителем.

-Какие еще направления для вас, как для компании, существенны кроме аэрографии?

-Сложно выделить что-то одно-есть глобальные задачи наша страна-это вторая Европа, рынок постоянно развивается, люди постоянно осваивают то, что давно используется и им нужны эти товары. У нас есть проблема: мы живем в загороженной стране и получить быстро товар от производителя невозможно, а еще, как правило, художники работают эксклюзивными товарами-никто не хранит у себя на складе большие запасы, и если ты не угадал с годовым запасом то сидишь без товара.

Производитель закупает определенное количество материала, чтобы сделать партию, чтобы было дешево и без излишков.

Например, мы продаем высококачественные резцы по дереву из высокопрочной стали. И если, например, мы не угадали с заказом мы будем ждать год, если срочно нужна какая то стамеска, мы будем ждать год. Одну стамеску делать нико не будет - главное это логистика.

-Какова практика работы подобных компаний в Европе? Там есть магазины-города для художников, а что у нас?

- Именно к созданию подобной логистической компании-оптовика мы и идем. И хоть сейчас через интернет можно заказать все, что угодно, все-равно удовлетворять потребности наших потребителей мы стараемся максимально.

-Есть ли у вас какие то глобальные выставки по вашему основному профилю в вашей индустрии?

-Да, выставки есть. Проведение выставок-это отдельный бизнес, и в нем тоже происходят изменения. Много не профессионализма и высасывания денег, а цены как во Франкфурте, но Франкфурт собирает миллионы, а у нас это маленькие междусобойчики. И мы не очень жаждем подобных мероприятий-я считаю интернет более адекватной площадкой для рекламы.

-Провокационный вопрос как к бывшему художнику-у кого самое лучшее оборудование?

-Главное у художника-его руки, его глаза и его вкус-все, что мы продаем-это очень качественный инструмент, сделанный фанатами аэрографии , отличными инженерами. Для меня основные-это Harder&steenback и IWATA.

-А что вы думаете по поводу китайской продукции?

-Она должна появляться. Мой ребенок, и я это знаю, сразу разберет аэрограф, и разумно купить его за 600-700 рублей-в 10 раз дешевле, а профессионал должен понимать что к чему.

Мы делали произведения искусства белорусскими аэрографами, обматывая их тряпками, чтобы не капала краска, и все было хорошо-но не было альтернативы. Можно работать чем угодно, главное- талант для художника и ассортимент для ритейлера.

-В последнее время компания IWATA активно занялась российским рынком-как это отразилось на вашей работе с японским брендом, что-то улучшилось?

-Это очень большая и сложная работа-поддерживать все в наличии-это очень сложно.

Есть разные маркетинговые ходы, которые применяют розничные продавцы. Колебания рынка из одной крайности в другую очень велики. Полагаю, японская компания поступает правильно.

Если будет спрос-будет и предложение, и чем более оно будет адекватное для ритейла, тем лучше! Большинство маленьких магазинов это поддержит, если весь ассортимент будет доступен в одном месте. 10 лет назад мы 90 процентов товаров продавали в розницу в магазинах, а теперь 90 процентов продаж в интернете.

-IWATA исповедует политику единой цены во всех магазинах-это целесообразно на ваш взгляд, вы следите за ценами ваших контрагентов?

-Нет, мы за ценами контрагентов не следим, мы опираемся на статистику-если торговля падает, мы меньше закупаем. Розница должна делать скидки, акции.

Магазины стремятся привязать к себе покупателя.

-То есть от компании IWATA никаких конкретных указаний вам не поступало?

-Для IWATA это имиджевый продукт-они задают правила игры, и имидж тут играет большую роль и количество проданных аэрографов-не главное. Главное-это чтобы клиент ценил бренд, это как Феррари-вы платите за имидж, за значек. Они продают высокотехнологичное оборудование и, создав прайс -лист, диктуют цены на всей территории России; есть рекомендованные цены и скидки, которые рекомендует производитель.

-Вы следите за новостями в мире аэрографии, и если да- то где черпаете информацию?

-Ну вот приходят интересные люди с интересными идеями, я общаюсь и получаю очередную порцию новостей.

-И все-таки, можете назвать какой-нибудь ресурс, посвященный аэрографии?

-Честно говоря нет. Просто нет времени, очень много других забот и на все не хватает-все съедает работа-она занимает все время.

-И последний вопрос: что пожелали бы начинающим художникам, чье будущее вы будете определять в ближайшее время?

-Каждому художнику нужно в первую очередь определиться-его это или нет, и стремиться к профессионализму , и если это его , нужно подтверждать что он-профи, а профи-это мастерство плюс творчество. Мастерство-это руки и опыт, а творчество-это чистота в мозгах и поиск нового. В искусстве деньги-не главное. Сегодня ребенок принес вопрос-что вы понимаете как богатство и нищета? Если вам нужны деньги-вам в банк, в нефть или газ или чиновники, а богатство-это когда ты имеешь любимую работу , заработать можно везде . На яхту вы аэрографией не заработаете, но достойно трудиться и заслужить почет, уважение и хороший кусок хлеба честным трудом, вполне возможно.



ЦЕНТР КОМПЛЕКСНОГО ОБУЧЕНИЯ АЭРОГРАФИИ



Ведущая студия аэрографии Москвы «DIFFUSIONART» предлагает Вам пройти курс обучения по одному из самых модных и интересных видов современного прикладного искусства – аэрографии.



Основой курса является программа, созданная в 2008 году компанией, которая каждый месяц непрерывно совершенствовалась.

В настоящий момент – это самая полная программа обучения аэрографии на рынке.

Она включает в себя 6 работ в различных стилях и техниках аэрографии, плавно поднимающих Ваше мастерство на новый уровень.

Кроме того, в отличие от других школ аэрографии, вы можете дополнительно научиться работе с эксклюзивными супер-красками и спецэффектами!



Особенно стоит отметить то, что именно наша программа разработана профессионалами своего дела с серьезным опытом работы в аэрографии и высшим педагогическим образованием, что делает ее максимально понятной и одновременно эффективной.



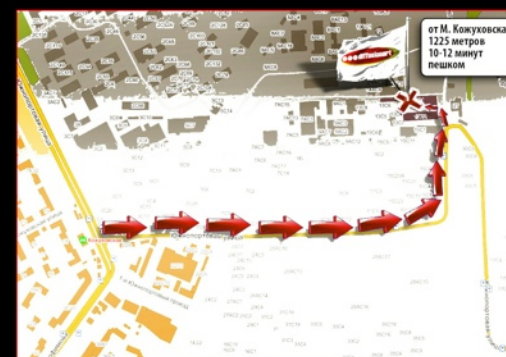
Пройдя наш курс вы сможете работать с любыми поверхностями и покрытиями, металлами, пластиком, стенами и другими материалами, на которые можно нанести аэрографический рисунок. В курс обучения входят знания по подготовке материалов, и последующему их закреплению лаками, как водными так и сольвентными.

Теория и практика проходит в хорошо оборудованных и подготовленных помещениях студии, все обучение происходит рядом с реальными работами выполняемыми профессионалами.

Вы будете иметь возможность ежедневно наблюдать работу над автомобилями, мотоциклами и многими другими удивительными объектами, обретающими художественную ценность. Единственное, что от вас потребуется – это желание учиться и созидать.



ЖДЕМ ВАС В СТЕНАХ НАШЕЙ СТУДИИ!



Дополнительная информация по телефонам:

(495) 991-90-19
(495) 778-84-58

или на сайте
www.df-art.ru

Ул. Южнопортовая 13, Ст. Метро "Кожуховская"

КАЖДЫЙ СТУДЕНТ СНАБЖАЕТСЯ ВСЕМ
НЕОБХОДИМЫМ КОМПЛЕКТОМ ОБОРУДОВАНИЯ
БЕСПЛАТНО!

(оборудование после обучения остается в подарок)

Ремонт мелких повреждений

Аэрография -это всегда работа с поверхностью, будь то борт авто, крышка ноутбука или стена-все, что угодно. Однако, не всегда эта поверхность идеальна-довольно часто мы сталкиваемся с различными повреждениями этих поверхностей (рис.1).



Именно об устранении этих мелких, но довольно досадных неприятностей мы и поговорим. Как правило это небольшие глубиной около 70-120 мкм. Углубления в лаке с возможным проникновением в подложечный грунт.

При работе с подобными дефектами мы будем использовать однокомпонентную акриловую шпатлевку "DU PONT", наждачную бумагу градации P1000, резиновый ракель компании 3М и брусок из плотной резины для удобства обработки поверхности (рис.2). Каждая поверхность, представляющая собой объект, для нанесения аэрографии, требует особого подхода. Не всегда он тривиален, но вместе с тем, материалы, применяемые в одной отрасли, могут совершенно не подходить для другой и наоборот, а может быть так, что где-то они пересекаются.

В любом случае, при работе с большинством окрашенных поверхностей, механизмы да и материалы зачастую похожи. В этой статье речь пойдет о самых распространенных материалах и одной из самых популярных отраслей- автомобильной аэрографии. Тем не менее, это не означает, что применить подобные методы для других материалов и поверхностей нельзя, нужно лишь правильно подобрать материалы и инструмент.

Речь пойдет о работе с самыми мелкими дефектами на окрашенных и покрытых лаком деталях, это может быть деталь авто, ноутбук, гитара, и многое другое на чем есть очевидный для нас слой лака.

Пару слов о материалах: мы будем описывать работу с однокомпонентной акриловой шпатлевкой, т.к. именно она позволяет делать все быстро и без особых усилий. Этот материал широко известен и выпускается многими производителями. Его можно купить в любом регионе России.

Эта шпатлевка не требует разведения и поставляется уже готовой в тубиках или банках (рис.3).

Она легко шлифуется, быстро сохнет и отлично выполняет свои функции.

При работе с ней не требуется особых мер предосторожности или специальных средств.



К описанным работам мы приступим до матирования детали, т.к. это позволяет наиболее полно отдефектовать всю деталь. Именно на глянце все дефекты и проблемы наиболее видны, это дополнительный плюс для маляра.

После начала работ, определить качество исправления дефекта довольно трудно (это можно сделать на ощупь или полив деталь водой или обезжиривателем) поэтому рекомендуется выполнять все работы аккуратно и последовательно.

Особое внимание следует обратить на качество инструмента-кривым или ржавым шпателем сделать работу на хорошем уровне не получится.

Этап первый.

Заматиновав пространство вокруг повреждения, (шпатлевка также требует матирования) мы наносим с помощью шпателя первый слой массы.

На фото (рис.4) хорошо видно, что для исправления дефекта необходимо увеличить зону шпатлевания на 20-50 мм больше дефекта, как бы перекрывая дефект-накладывая на него заплатку из шпатлевки.

Время высыхания однокомпонентной шпатлевки около 15-20 минут.



рис.4

Этап второй.

Аккуратно с применением воды и наждачной бумаги удаляем излишки шпатлевания, не забывая при этом, что все продукты шлифования необходимо удалять сразу (рис.5). Для этой работы идеально подходит резиновый ракель или обычный водостгон. Работу рекомендуется производить круговыми движениями, дабы избежать создания искусственных выемок на ЛКП (лако-красочном покрытии) в результате мы должны получить отдельно только заполненную высохшей массой ямку дефекта.

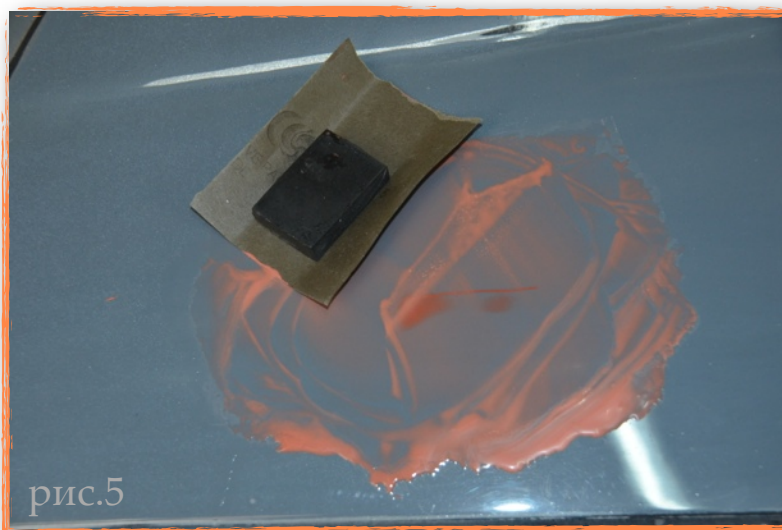


рис.5

Этап третий

После удаления всех продуктов обработки мы тщательно сушим поверхность не менее 15 минут. И наносим второй слой также заходя за края дефекта на 1 см. Далее следует шпатлевку очень хорошо высушить.

Этап четвертый.

Повторяем операции по зачистке и обработке поверхности вторично (рис.6).



рис.6

Теперь мы уже можем дефектовать поверхность рукой. Проведя подушечками пальцев по месту дефекта, мы не должны чувствовать никаких шероховатостей или следов дефекта.

Если результат достигнут, переходим к финальному аккорду операции.

Этап пятый

Тщательно обезжириваем поверхность (рис.7). Дефект полностью устранен (рис.8).

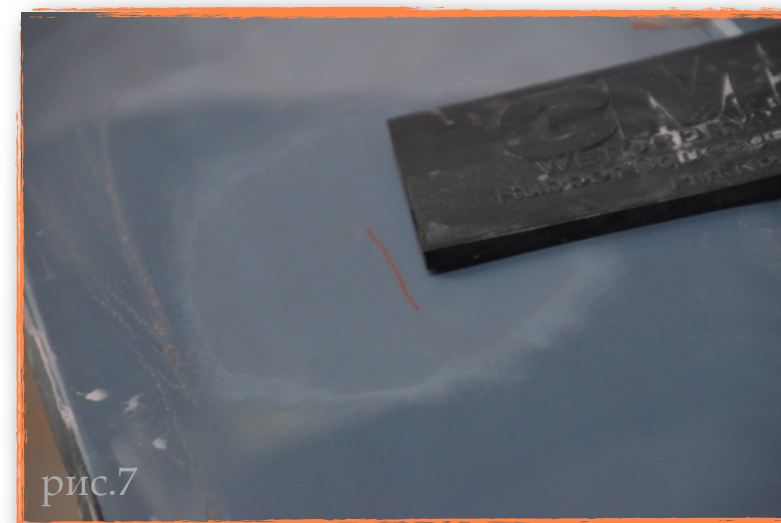


рис.7

Что следует помнить - работа с подобными материалами предполагает удаление только самых мелких и незначительных дефектов и повреждений.

В дальнейшем, при эксплуатации зашпатлеванное место может «просесть» что означает, что даже при тщательной полировке дефект будет достаточно виден по контуру.



рис.8

Московское авто - тюнинг шоу 2012год. Обзор выставки.

Выставка в этом году была явно больше и возможно, немного качественней. Именно с той точки зрения, что многие компании подошли к ней чуть более осознанно и уже была видна подготовка, в отличии от прошлого года, появились домашние заготовки, девчонки и многое другое, что характеризует осознанный подход к выставочному мероприятию.

Несмотря ни на что, обилие экспонатов, совершенно непонятных на выставке, и явно к ней не относящихся, пока зашкаливает. К сожалению, сказывается мизерная цена участия, вот и тащат ржавые «копейки» с надписями "продается", а серьезных коммерчески-интересных экспонатов пока маловато.

Однако, это не умоляет прочих достоинств мероприятия, о которых мы попытаемся рассказать.



Два огромных зала, более 200 экспонатов от более чем 40 компаний-среди них довольно серьезные игроки рынка.

Сейчас, пока выставочный бизнес в России не сформировался, способы игры на нем очень и очень своеобразные. Стандартное всем понятное промо может заменять набор всевозможных экспонатов совершенно не сочетающихся друг с другом, и это придает всему мероприятию особый шарм. Тут можно встретить на одном стенде последнее поколение BMW X6 соседствующее со старушкой из 60-х. с вывороченным мотором. Что хотели нам поведать авторы стенда? Лично для меня осталось загадкой. Или, скажем, стенд немецкого



производителя масел, утыканный автомобилями из разных ателье, с совершенно разной тематикой-от заряженного 1000-сильного джипа, до маленькой городской машинки с неизвестными переделками. Стендов от студий аэрографии было всего два. Первый-от студии art4car. И второй-от студии DIFFUSIONART. Автомобили от других студий присутствовали, но отдельных стендов у них не было, в следствии чего они подзатерялись в общей массе.

А зря-именно наша отрасль является самым массовым профессиональным видом тюнинга на данный момент (замену магнитолы и колес у дилера



за тюнинг считать не будем, как впрочем и оклейку некоторых элементов автомобиля пленкой)

Наибольшее количество экспонатов безусловно связано с винилом. Это приблизительно половина выставки. Компании дистрибутирующие пленки и занимающиеся оклейкой авто были представлены более чем не скромно. На стендах вживую клеили авто, нарезали трафареты, продавали наклейки и даже бронировали части автомобилей.

К сожалению, просторы для творчества в этой отрасли ограничены производителем материалов и, как следствие, даже высочайший технологический уровень работ упирается в недостаток технических средств реализации.



Большинство работ привезенных на выставку (от общей массы), это все-таки черный и белый матовый цвет, в лучшем случае, с добавлением декоративных элементов, а то и вовсе без них. Таких машин мы насчитали на выставке 14-несколько многовато для эксклюзивного тюнинга.

Безусловно, не все так плохо "в их королевстве", но даже из пленки можно делать на порядок более впечатляющие машины.

Однако, большинство ограничивается просто полной однотонной оклейкой, или несколькими элементами, а жаль.

В этом году на выставке было совсем мало двухколесной техники, видимо сказала незадолго до того прошедшая специализированная выставка, но пара очень достойных экспонатов все - таки встретилось.



Какой-то особой экзотики также не наблюдалось, привезли все, что ездит по дорогам общего пользования и гоночным трекам.

Отдельно хотелось бы выделить ребят из некоммерческих групп.

Форумы Аккорд-клуба и Прадо-клуба. Были великолепно оформлены, красивые разные и интересные машины, сексуальные девушки и

грамотная, креативная организация. У них могли бы поучиться многие коммерческие компании.



А вот стенды грандов-таких как Mansory-явно поуменились. К слову сказать, коммерческий павильон выглядел удручающе. Большую его часть занимал все тот же винил. Пусть довольно качественный и красивый, но винил. По задумке устроителей, малый зал был отведен для исключительно коммерческих организаций, но в последний момент что то поменялось и туда попали некоммерческие объединения-автоклубы.

На выставке продавалось огромное количество различных аксессуаров и дополнений: начиная от перчаток и очков водителя, заканчивая различными электронными устройствами для повышения мощности двигателя и тюнинг комплектами обвесов.

Очень активны были производители энергетических напитков-несколько брендов раздавали их бесплатно в течении всей выставки. Немного расстроило, что под многими авто стояли пустые банки, урны на выставке не были предусмотрены, а посетители не готовы провести несколько часов с пустыми банками в руках, но это скорее мелкий просчет организаторов который в будущем году обещали подправить.

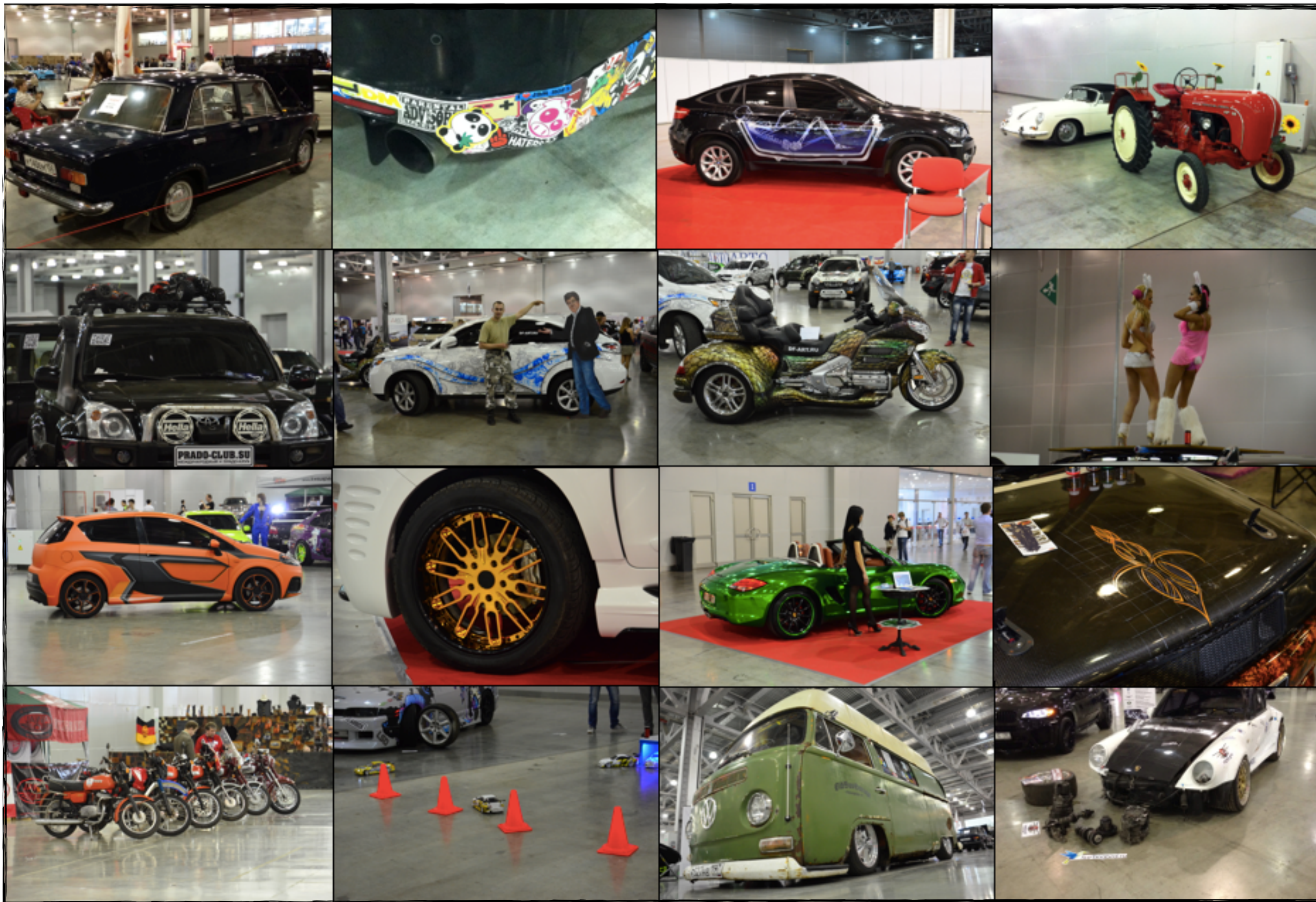
В целом, выставка оставила довольно хорошее впечатление, есть и новинки, и экспонаты уже порядком известные в городе, и просто автомобили, на которые приятно посмотреть.

Но радует одно - мероприятие растет, совершенствуется, и год от года набирает обороты. Более охотно едут участники, и так же постепенно растет число посетителей.

Пожалуй главным аргументом в пользу решения-ходить или не ходить на подобные мероприятия-может стать даже не наличие эксклюзивов или просто красивых машин, а возможность пообщаться с теми кто принадлежит к этому удивительному миру. На выставке были замечены многие знаменитости, с семьями и поодиночке, с интересом разглядывающие экспонаты. Практически все акулы индустрии в той или иной мере уделяют внимание этому событию. И где как не в подобной обстановке можно получить толковый и дельный совет от гуру создающих подобные шедевры.

И особенно хочется отметить - обилие красивых девушек, при чем среди обладательниц купленных билетов их почему то особенно много.





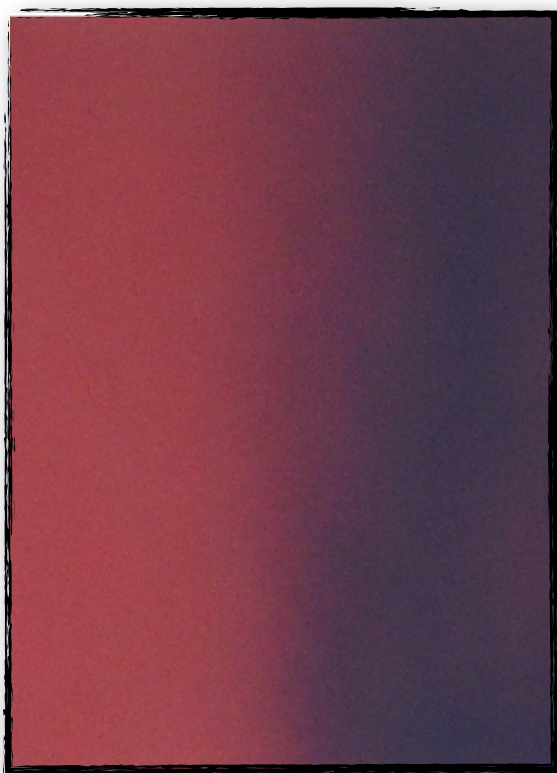
Практика.

В этой рубрике мы будем рассказывать о создании эффектов и текстур, характерных для аэрографии.

Также, сюда будут попадать особо интересные идеи для создания уникальных имитаций со всеми типами эффектных красок - кенди, хамелеонов, перламутров, ксираликов и прочих премудростей аэрографии и творчества. Мы будем рассказывать о создании интересных и уникальных не характерных машин и прочих работ связанных с аэрографией.

Текстуры. Поэтапная работа.

Эффект потрескавшегося камня.



Этап 1.

Для получения эффекта потрескавшихся камней нам потребуется обычная пористая губка. Создаем основной фон.



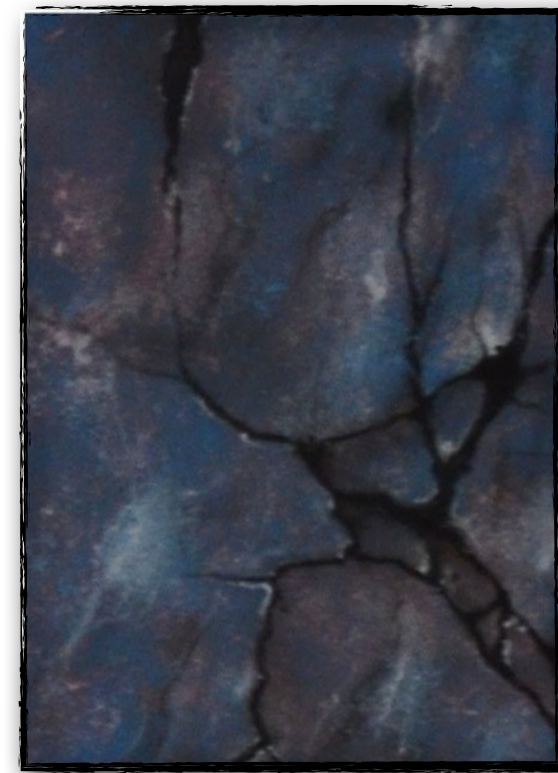
Этап 2.

Поверх фона напыляем несколько слоев цвета. Каждый из них не должен быть очень плотным.



Этап 3.

Губкой, смоченной растворителем, снимаем верхние слои краски, путем тампования. Когда растворитель высохнет, губкой с цветом, наносим цветные пятна.



Этап 4.

Прорабатываем детали, тени, блики.

Текстура «кирпичная стена со штукатуркой».



Этап 1.

Наносим основной цвет с учетом особенностей будущей текстуры и особенностей и цвета штукатурки и кирпича.



Этап 2.

При помощи поролоновой или иной губки наносим дополнительные цвета, имитирующие рельеф камней. Наносим разметку, имитирующую разделение кирпичей.



Этап 3.

По готовым швам прорабатываем тени, создавая объем. Потом выклеиваем часть, имитирующую штукатурку, наносим основной цвет, напыляем на полиэтиленовый пакет цвет и притамповываем, дорабатывая текстуру штукатурки.



Этап 4.

Окончательно прорабатываем детали до готовности, доводя объем и грань между штукатуркой и кладкой вручную.

Анонс следующего выпуска:

- Ремонтные работы по шлему. «Если случилась беда»
- Выбор оборудования для аэрографии. Аэрографы и компрессоры «Муки выбора»
- Открытие лучшей школы аэрографии в Санкт-Петербурге.
«Герман Арт» - начинаем правильное обучение в культурной столице.
- Окраска матовыми лаками. «Сложности, проблемы и их решения».
- Выставка аэрографии в Санкт-Петербурге. «Что и как в Питере»
- История личности. Интервью с известным художником аэрографистом «Рождение Легенды»



Редакция журнала «Аэрография России»
г.Москва, Южнопортовая д.13
galarose@ya.ru