



Особенности ремонта «перламутровых» покрытий

По материалам региональных семинаров компании DeBeer

АЛЕКСАНДР ШУБИН

Только успел наш журнал рассказать о тренингах-семинарах, которые летом этого года при поддержке представителей компании «Мотип-Дупли Россия» и местных дистрибьюторов провел менеджер технической службы DeBeer Lakfabrieken B.V. г-н Герман ван Вийен в Новосибирске и Екатеринбурге, как этот неутомимый человек опять побывал «с рабочим визитом» в нашей стране.

На этот раз маршрут его поездки охватывал Северо-Западный регион и проходил по городам Петрозаводск и Санкт-Петербург. Организаторами семинаров в городе на Неве стали московские и питерские представители компании «Мотип-Дупли Россия» и администрация станции технического обслуживания «Форвард» (ООО «ЮРС» — Автосервис).

На семинаре наряду с вопросами эффективного использования лакокрасочных материалов DeBeer обсуждались такие технологические аспекты ремонтной окраски, как подготовка поверхности, выбор системы ЛКМ, возможность их комбинирования в зависимости от условий и вида ремонта и многое другое. Значительная часть этих тем достойна внимания широкого круга читателей и будет изложена на наших страницах, начиная с той, которая вызвала наибольший интерес многих присутствующих на семинаре — с «особенностей ремонта «переходом» покрытий, окрашенных краской с эффектом «перламутр».

Особенности покрытия с эффектом «перламутр»

Декоративная окраска с эффектом «перламутр» — это разновидность покрытия типа «база + лак», в котором база двухслойная. На подложку нанесен слой краски с эффектом «перламутр» и только потом — лак. Такое покрытие называют «трехстадийным». «Перламутровый» эффект обычно создают микроскопические частички слюды, расположенные в прозрачном слое краски и «подсвеченные» со всех сторон: как снаружи, через слой прозрачного лака, так и изнутри, отраженным от подложки светом.

Главную особенность «перламутровых» покрытий составляет именно прозрачность «перламутровых» красок, для которых понятие «укрывистость» не имеет существенного значения.

Тем не менее, поверхности, окрашенные «перламутрами», подлежат тем же видам ремонта, включая ремонт «переходом». Однако, чтобы этот процесс был успешен, необходимо понять некоторые особенности цветоподбора и

нанесения этих красок и выполнить ряд подготовительных работ.

В статье будет рассказано о ремонте «переходом», потому что на этом, самом сложном, виде ремонта лакокрасочной поверхности легко показать все приемы работы с «перламутровыми» красками.

Поскольку «перламутровая» краска прозрачна, то на цвет покрытия большое влияние оказывает толщина ее слоя. В этом и состоит основное отличие «перламутра» от обычной «базы», которая наносится до полной укрывистости. Причем важно как количество слоев, так и индивидуальная «манера» нанесения. То есть, при ремонте «перламутров» никогда заранее не известно, сколько слоев этой краски нужно будет нанести. Более того, количество слоев, наносимых конкретным маляром, обусловлено спецификой его работы. У каждого мастера получается несколько иная толщина слоя краски (говорят, что у них «разная» рука).

Итак, в качестве «подопытного кролика» для демонстрации метода ремонта выбрана автомобильная деталь, окрашенная по трехстадийной схеме. Верхний слой «базы» — 561 перламутр. (Подобные цвета часто бывают, например, на «тойотах»).

На детали была выполнена имитация повреждения — часть ее заматирована и покрыта белой краской, используемой для подложки. Подготовка поверхности, шпатлевание, грунтование и нанесение базового слоя-подложки, собственно говоря, не отличается от других видов ре-



Прежде чем приступить к ремонту покрытия, нужно приготовить три одинаковые тест-пластины.



Сначала все пластины окрашиваем той же краской, которая будет использоваться в качестве первого слоя трехстадийной системы...



... затем первую тест-пластину полностью окрашиваем одним слоем перламутровой краски, вторую — двумя и третью тремя слоями.

монта, поэтому в статье эти этапы не рассматриваются. Кроме того, по причине экономии места опущены постоянные упоминания об обезжиривании, но это не значит, что оно не выполнялось.

Запомните первое правило: перламутровую ремонтную краску готовят строго по формуле и обычно не колеруют. Именно так поступил наш технический специалист.

Второе правило ремонта «перламутров» — сначала делают тест.

Прежде чем приступить к ремонту поврежденных детали нужно приготовить три одинаковые тест-пластины. Этот процесс выполняется в несколько этапов. При определенном навыке он не займет много времени и не потребует существенного количества материалов, но зато гарантирует от всяких неожиданностей, которые могут заставить переделать работу полностью.

Этап I. Сначала все пластины окрашиваем той же краской, которая будет использоваться в



Маскируем верхние половины каждой пластины, наносим на их нижние части слой краски «туманом» и высушиваем.



Каждую из трех пластин маскируем наполовину вертикально и наносим прозрачный лак.

качестве первого слоя трехстадийной системы. Это белая базовая краска. Количество слоев — до полной укрывистости. Краску высушиваем, как это положено по технологии.

Этап II. Первую тест-пластину полностью окрашиваем одним слоем перламутровой краски, вторую — двумя и третью — тремя слоями. Обычно трех слоев достаточно. Между нанесением слоев краску можно подсушить феном.

Этап III. Этот этап не обязателен, но если есть желание добиться 100%-ного соответствия ремонтного покрытия оригинальному, то рекомендуется сделать еще одну операцию — горизонтально замаскировать верхние половины каждой пласт, нанести на их нижние части слой краски «туманом» и высушить.

Способ нанесения «туманом» применяется для красок серии **BeroBase 500** для устранения полос и «облаков» и коррекции оттенка цвета. Выполняется он следующим образом. После нанесения последнего нормального слоя и сушки, пока его поверхность не станет матовой, наносим еще один тонкий слой

методом «не слишком мокро», уменьшив давление до 1–1,5 бар и увеличив дистанцию от окрасочного пистолета до поверхности детали до 50–60 см.

Образовавшиеся «капельки» быстро растянутся и покрытие станет гладким.

Этап IV. Каждую из трех пластин маскируем наполовину (теперь граница должна проходить вертикально), наносим и высушиваем тот же прозрачный лак, что будет использоваться при ремонте.

В результате на каждой тест-пластине образуются четыре зоны:

Первая зона — 1, 2 или 3 слоя перламутровой краски соответственно.

Вторая зона — то же плюс сверху на последний слой нанесен слой «туманом».

Третья зона — то же, что «в первой зоне», но покрытое прозрачным лаком.

Четвертая зона — то же, что «во второй зоне», но покрытое прозрачным лаком.

Такой тест позволяет провести двойной контроль, сравнить одинаковые, покрытые лаком поверхности ремонтируемой детали и тест-пластины (лак также может менять цвет перламутра). А участок, свободный от лака, является контрольным для процесса нанесения.

После этого тест-пластины сравниваем с оригиналом и выбираем способ нанесения, при котором ремонтная краска повторяла бы цвет оригинального покрытия наиболее точно. В случае нашего эксперимента наилучшим совпадением

| | |
|---|---|
| 1 | 3 |
| 2 | 4 |



Сравниваем пластины с оригиналом и выбираем способ нанесения, при котором ремонтная краска повторяет цвет оригинального покрытия наиболее точно.



Ремонт покрытия начинаем с матирования поверхности детали скотч-брайтом.



Окрашиваем зону ремонта (количество слоев — в нашем случае один — определил тест) и высушиваем ее.



После покрытия лаком «размываем» границу старого и нового лака, используя растворитель для перехода.

обладает первая зона пластины 1. Поэтому ремонтируемую деталь будем красить одним слоем перламутровой краски.

Приступаем к ремонту

Этап I. Матируем поверхность детали, причем не только место ремонта, а и ее неповрежденную часть с некоторым запасом. Одной из ошибок начинающего мастера на этом этапе работ может стать малая зона подготовки — т.е. ма-

ляр заканчивает матирование поверхности слишком близко к месту нанесения белой подложки. В случае когда опыта недостаточно, для визуального определения зон ремонта мастера советуют обозначить их фломастером на малярной ленте, закрепленной к контуру ремонтируемой детали.

Этап II. Окрашиваем зону ремонта одним слоем (количество слоев определил тест) «перламутровой» краски так, чтобы площадь окраски

перекрывала подложку, но не заходила слишком далеко за границу нанесения белой подложки.

Граница перехода заметной не будет, поскольку краска очень прозрачна и наносится в один слой. Если для получения нужного оттенка требуется нанесение двух или трех слоев, на зону перехода все равно нужно «заходить» только одним слоем.

Этап III. Покрываем лаком по стандартной технологии «переход по лаку»:

- Используя нормальное давление, с обычного расстояния наносим один-два слоя лака (количество слоев зависит от того, какой лак — MS или HS — применяется) на заранее (см. этап I) заматированную зону.

- В оставшийся в бачке лак добавляем такой же объем (100%) растворителя для переходов 47-91 и «размываем» границу старого и нового лака.

- В оставшуюся в бачке смесь добавляем еще столько же по объему растворителя 47-91 для переходов (100%) и снова размываем границу лака.

- Наносим на зону перехода чистый растворитель 47-91. Пистолет перед этим мыть необязательно.

- Высушиваем место ремонта, используя нагрев в ОСК или с помощью ИК-сушки.

- При необходимости скрыть различие поверхностей старого и нового лака всю деталь можно располировать.

Такая технология позволяет, используя лакокрасочные материалы DeBeer, выполнить ремонтное покрытие неотличимым от заводского, даже при использовании таких технологически сложных красок, как прозрачные «перламутры».

О других темах, поднятых на петербургском семинаре, читайте в следующих номерах нашего журнала. **ABC**



Такая технология позволяет выполнить ремонтное покрытие практически неотличимым от заводского.

Более подробно ознакомиться со всем ассортиментом продукции и получить необходимую информацию вы можете у специалистов компании **«МОТИП ДУПЛИ РОССИЯ»** в Москве:
 тел. (095) 676-97-41,
 факс (095) 956-21-42,
 e-mail: sales@motip-dupli.ru
 в С.-Петербурге:
 тел. (812) 449-43-50,
 факс (812) 449-43-51,
 e-mail: spb.sales@motip-dupli.ru
 или на сайте компании: www.motip-dupli.ru