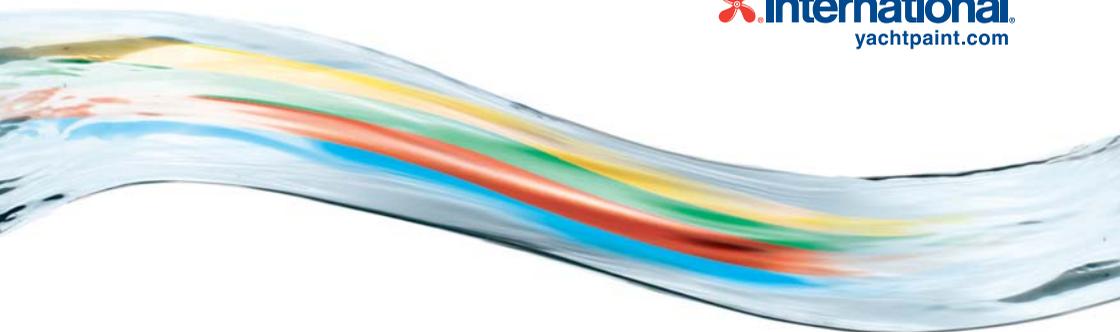


guide pratique de l'entretien du bateau





Depuis plus d'un siècle, nous vous apportons les solutions peintures les plus innovantes et les plus performantes pour la protection de votre bateau.

Où que vous soyez, sur n'importe quelle mer du globe, vous trouverez les produits International, issus d'efforts de recherche continus et spécialisés.

Qu'il s'agisse de nos développements de nouveaux produits en laboratoires ou de nos tests grandeur nature, nous sommes dans notre élément.

Trouver la bonne combinaison chimique est aussi primordial pour nous que de connaître les différents types de plaisanciers et d'environnements marins! Partout où un bateau peut aller, nous sommes là, pour vous conseiller, vous informer, vous apporter les solutions adaptées.

Our World is Water

Nous sommes à votre disposition pour tous conseils ou questions concernant l'entretien de votre bateau. N'hésitez pas à nous contacter!



+33 (0) 2 35 22 13 56



yacht.france@yachtpaint.com



yachtpaint.com

coque, pont, cales et intérieurs

introduction	4	obtenir un résultat de professionnel	10
choisir le produit adapté	6	choisir le bon enduit	11
les différentes étapes	8	caractéristiques, trucs et astuces	12

prendre soin du bois

introduction	14	obtenir un résultat de professionnel	19
choisir le produit adapté	16	caractéristiques, trucs et astuces	20
les différentes étapes	18		

antifouling

introduction	22	de quelle quantité d'antifouling ai-je besoin?	32
comment choisir l'antifouling?	24	embases, hélices, lests et quilles	33
les différentes étapes	28	caractéristiques, trucs et astuces	34
obtenir un résultat de professionnel	31	grille de compatibilité des antifouling	35

polyester – prévention osmose et traitement curatif

introduction	36	quel traitement préventif?	39
reconnaître et traiter l'osmose	38		

résine epoxy multi-usages – Epiglass®

guide de choix rapide	41	coller et réaliser des joints congé	42
-----------------------	----	-------------------------------------	----

primaires et sous-couches

guide de choix rapide	44
-----------------------	----

diluants, nettoyage du matériel et fluidifiants

guide de choix rapide	46
-----------------------	----

entretien du bateau avec la gamme Boatcare

guide de choix rapide	48
-----------------------	----

tout le reste... ou presque!

les différents matériaux	50	quel matériel?	52
hygiène et sécurité	53	tableau des pouvoirs couvrants	54

COQUE, PONT,
CALES ET
INTÉRIEURS

PRENDRE SOIN
DU BOIS

ANTIFOULINGS

POLYESTER

EPIGLASS®

PRIMAIRES

DILUANTS

ENTRETIEN DU
BATEAU AVEC
LA GAMME
BOATCARE

TOUT RESTE
...OU
PRESQUE!



index alphabétique en dernière page

UNE FINITION PARFAITE EN 3 ÉTAPES

CHOIX DU PRODUIT 6-7
Choisir le produit adapté à votre projet

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES 8-9
Nos techniciens vous conseillent pas à pas

OBTENIR UN RÉSULTAT DE PROFESSIONNEL 10-13
Des professionnels vous révèlent leurs secrets



VOTRE PLUS FREQUENTE QUESTION SUR LES LAQUES:

“Comment rendre mon pont antidérapant?”

Deux solutions existent pour repeindre un pont antidérapant:

Mélanger et appliquer – Interdeck

Finition mono-composante prête à l'emploi et antidérapante, Interdeck peut être appliquée sur gelcoat nu ou tout autre support, de préférence après un primaire ou une sous-couche.

Fabriquer votre propre finition antidérapante

N'importe quelle finition International (incluant Perfection®) peut devenir antidérapante en y ajoutant la poudre antidérapante, composée de micro-sphères de taille régulière. D'un haut pouvoir anti-encrassant, elles possèdent d'excellentes propriétés antidérapantes. Appliquer deux couches de la finition de votre choix à laquelle vous aurez mélangé la poudre.

QU'EST CE QUE LA PROFONDEUR DU BRILLANT ET POURQUOI Y PRÊTER ATTENTION?

Cela fait référence au niveau de brillant et de tendu de la finition et s'évalue en pratique, par la faculté qu'a la surface peinte à réfléchir l'environnement.

coque, pont, cales et intérieurs

LES FINITIONS

Outre l'aspect esthétique qu'elles apportent à votre bateau, les finitions constituent une barrière protectrice contre les agressions de la pluie, de l'eau salée, du vent et du soleil.

3 QUESTIONS QU'IL FAUT SE POSER AVANT D'APPLIQUER UNE FINITION

1) Quelle préparation de surface est nécessaire?

La préparation de surface est une étape primordiale, de laquelle découlera la qualité de l'aspect final. Une préparation de surface insuffisante transparaîtra toujours dans la couche finale, limitera la tenue du système dans le temps et risquera d'entraîner des décollements. D'une manière générale, prévoyez de passer 80% de votre temps à la préparation de surface et à l'application des couches primaires.

2) Le matériau est-il important?

Absolument! Sur polyester ou métal, vous pouvez appliquer n'importe quel type de finition. Tous les produits mono-composant peuvent également être appliqués sur le bois.

Ne pas appliquer Perfection® polyuréthane sur des constructions traditionnelles, souples et flexibles.

En effet, celles-ci travaillent avec l'humidité, entraînant la fissuration des finitions plus rigides qu'elles. Sur des bois plus stables (contreplaqué, bois moulé...), vous pouvez appliquer n'importe quel type de système.

3) Quel entretien et quelles réparations à suivre?

Les zones subissant une abrasion plus forte, telles que les passe-avants, cales-pieds... nécessitent une attention particulière. Perfection® est la finition qui résiste le mieux à l'abrasion, mais elle peut quand même subir des dommages dans des conditions très difficiles. Nos systèmes mono-composants sont plus faciles à retoucher et peuvent présenter un avantage certain pour ces zones.



Choisir le produit adapté

Retrouvez vos plus fréquentes questions ci-dessous et découvrez quel produit est le mieux adapté.

IMPORTANT: Ne vous trompez pas de sous-couche.



	 PERFECTION®	 TOPLAC	 BRIGHTSIDE®	 INTERDECK	 DANBOLINE
LES SOLUTIONS	<ul style="list-style-type: none"> • Haute performance • Des résultats proches d'une application "professionnelle" • Résistance à l'abrasion et brillance exceptionnelles • Formulation anti-UV renforcée pour des couleurs et un brillant longue durée 	<ul style="list-style-type: none"> • Laque mono-composante longue durabilité • Très bonne stabilité aux UV • Brillant et couleur trois fois plus durables que pour les finitions conventionnelles • Application facile, très bon rendu 	<ul style="list-style-type: none"> • Laque polyuréthane brillante mono-composant • Avec Teflon® pour limiter l'entretien et l'incrustation des taches • Couleurs vives 	<ul style="list-style-type: none"> • Laque polyuréthane anti-dérapante pour ponts • Contient des micro-sphères pour une surface plus résistante • Applicable sur tous supports • Prêt à l'emploi, à la brosse ou au rouleau 	<ul style="list-style-type: none"> • Laque ultra résistante pour cales et coffres • Résiste aux produits chimiques, étanche • Haute opacité • Entretien facile
LES PROBLÈMES					
Puis-je obtenir une finition brillante avec ce produit?	👍👍👍	👍👍👍	👍👍👍	∅	∅
Quel est le produit qui tient le mieux aux UV?	👍👍👍	👍👍👍	👍👍	👍👍	👍
Je recherche une laque au brillant durable	👍👍👍	👍👍👍	👍👍	∅	∅
Je recherche une finition facile à appliquer	👍👍	👍👍👍	👍👍👍	-	-
Je ne souhaite pas avoir un aspect brillant dans mes intérieurs. Puis-je obtenir un aspect satiné ou mat?	OUI <i>(avec PU Mattcoat)</i>	OUI <i>(avec l'Agent Matant)</i>	OUI <i>(avec l'Agent Matant)</i>	-	-
Et pour obtenir une surface antidérapante?	👍👍👍 <i>(avec la Poudre Antidérapante)</i>	👍 <i>(avec la Poudre Antidérapante)</i>	👍👍 <i>(avec la Poudre Antidérapante)</i>	👍👍👍	∅
Pour les intérieurs, quelle finition résiste le mieux aux produits ménagers?	👍👍👍	👍👍	👍👍👍	∅	∅
Et pour les coffres et cales?	∅	∅	∅	∅	👍👍👍
Puis-je appliquer cette finition par-dessus une laque mono-composant?	∅	OUI	OUI	OUI	OUI
Quelle laque résiste le mieux à l'abrasion?	👍👍👍	👍👍	👍👍👍		
Et pour la ligne de flottaison?	👍	👍👍	👍👍👍 <i>(disponible en petits conditionnements)</i>	-	-

LEGENDE: 👍👍👍 Parfait 👍👍 Bon 👍 Satisfaisant ∅ NE PAS utiliser dans ce cas

Les différentes étapes

SYSTEMES MONO-COMPOSANTS (CONVENTIONNELS)

Protection standard

ETAPE	PRODUIT	POLYESTER	ALUMINIUM	BOIS	ACIER	TEMPS DE TRAVAIL*	TEMPS DE SURCOUACHE**
NETTOYAGE	Super Cleaner	OUI	OUI	OUI	Ø	45	
PONÇAGE	Grade 180-220	Ø	Ø	Grade 80-180 puis 280	Mécanique***	1-2	
PRIMAIRE D'ACROCHAGE	Ech Primer	Ø	1	Ø	Ø	30	Voir étiquette du produit
COUCHE D'IMPRÉGNATION	Yacht Primer	Ø	Ø	1	Ø	2	12
PRIMAIRE	Yacht Primer	Ø	1	Diluée à 10-15% 1	1	2	12
ENDUIT	Waterfite (si nécessaire)	OUI	OUI	OUI*	OUI	2-4	Voir étiquette du produit
PRIMAIRE	Yacht Primer	Ø	3	3	3	2	12
SOUS-COUCHE	Pre-Kote	1-2	1-2	1-2	1-2	1	16
FINITION	Toplac®	1-2	2-3	1-2	2-3	2	8
	Brightside®	1-2	2-3	1-2	2-3	2	12
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:						3	WEEK-ENDS

*Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m.
** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.
*** Décapage par jet d'abrasif (« sablage »)

♦ Waterfite ne convient pas pour les enduitsages de grandes zones. Les meilleurs résultats seront obtenus pour rattraper des imperfections, de petites fissures. Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour le séchage à d'autres températures.

LEGENDE: Nb de couches Minutes Heures Ne pas utiliser dans ce cas

SYSTEMES BI-COMPOSANTS (HAUTE PERFORMANCE)

Protection renforcée

ETAPE	PRODUIT	POLYESTER	ALUMINIUM	BOIS	ACIER	TEMPS DE TRAVAIL*	TEMPS DE SURCOUACHE**
NETTOYAGE	Super Cleaner	OUI	OUI	OUI	Ø	1	
PONÇAGE	Grade 180-220	Ø	Mécanique	Grade 80-180 puis 280	Mécanique	2-4	
PRE-TRAITEMENT	Interprotect® (dilué à 15-20%)	Ø	Ø	1	Ø	1	6
PRIMAIRE	Interprotect®	Ø	1	1	1	1	3
ENDUIT	Waterfite (si nécessaire)	Ø	OUI	OUI*	OUI		Voir étiquette du produit
PRIMAIRE	Interprotect®	Ø	3	2	3	1	3
SOUS-COUCHE	Perfection® sous-couche	1-2	1-2	1-2	1-2	1	10
FINITION	Perfection®	2-3	2-3	2-3	2-3	2	6
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:						2	WEEK-ENDS

* Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m.
** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.
♦ Waterfite ne convient pas pour les enduitsages de grandes zones. Les meilleurs résultats seront obtenus pour rattraper des imperfections, de petites fissures. Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour le séchage à d'autres températures.

LEGENDE: Nb de couches Minutes Heures Ne pas utiliser dans ce cas



Obtenir un résultat de professionnel



PREPARATION ET PRIMAIRES

Pour un fini impeccable, il est primordial de vérifier minutieusement l'état des peintures existantes. Recherchez les zones endommagées, les décollements ou tout autre signe révélant un manque d'adhérence sur le support.

- 1 Nettoyer avec Super Cleaner pour éliminer toute contamination.
- 2 Procéder à une nouvelle vérification de la surface afin de vous assurer de l'absence de dommages.
- 3 Si la peinture existante est en bon état, poncer à l'abrasif grade 280-320 (à sec ou à l'eau), laisser sécher et dépeussier.
- 4 Si la peinture existante est abîmée par endroits, enduire avec Watertite (enduit epoxy – voir page 12).
- 5 Si la peinture existante craquelle, pèle ou montre des signes de décollement, il faut alors l'éliminer complètement. Les moyens les plus utilisés sont le grattage, le ponçage, le discage ou le décapage avec un produit adapté.
- 6 L'application d'une sous-couche permet une meilleure tenue de la finition et un brillant plus profond. Pour un meilleur aspect final, nous vous recommandons d'appliquer une seconde couche de sous-couche mélangée à 50% avec la finition. Les défauts résiduels sont plus facilement visibles sur la surface satinée ainsi obtenue; un léger ponçage suffit alors pour les éliminer.

RÉPARER AVEC UN ENDUIT

Votre bateau peut également subir des dommages suite à : collision, abrasion et toute autre action mécanique. Vous pouvez aisément réparer ces dommages avec un enduit, mais le résultat sera d'autant plus efficace que vous aurez choisi le bon enduit.

PRODUIT	APPLICABLE SUR				UN OU DEUX COMP.	ZONES ÉMÉRGEES	ZONES IMMERGEES	NETTOYAGE DU MATÉRIEL AU DILUANT
	POLYESTER	ACIER	ALUMINIUM	BOIS				
INTERFILL® 100 • Séchage rapide • Prêt à l'emploi 				✓	1	✓		No. 1
WATERTITE • Séchage rapide • Mélange facile • Très étanche 	✓	✓	✓	✓	2	✓	✓	No. 7

ENDUIRE LES FISSURES ET RATTRAPER LES DEFATS EN TOUTES ZONES

Ce qu'il faut retenir:

- L'enduit Watertite peut être utilisé en toutes zones. On l'utilise pour le surfacage, l'enduisage des têtes de vis et des craquelures... avant l'application de tout type de système (mono ou bi-composant). En carène, il permet le rattrapage des coups, la réparation des cloques osmotiques... Watertite peut également être appliqué sur bois, métal... Rapport de mélange: un volume de base / un volume de durcisseur.
- Ce type de produit a un extrait sec de 100%. Ne pas ajouter de diluant, car cela provoquerait du retrait. Le diluant ne sert qu'à nettoyer le matériel. Toujours se reporter à l'étiquette ou à la fiche technique du produit.
- Avant de mélanger les composants, vérifier la durée de vie en pot sur l'étiquette en fonction de votre température de travail, afin d'éviter de mélanger plus de produit que vous ne pourrez en utiliser dans le temps imparti.
- Afin d'éviter les irrégularités de surface lors d'une application sur surfaces courbes, utiliser une règle dont la longueur ne dépasse pas 1,5 fois celle de la zone à enduire ou à poncer.
- Même si vous obtenez une surface parfaitement lisse après enduisage, il est nécessaire de poncer avant d'appliquer les couches suivantes, afin de garantir une bonne accroche.
- Pour l'enduisage des têtes de vis et la réparation des petites zones, assurez vous d'éliminer parfaitement la poussière et dégraissez la surface au diluant. Appliquez l'enduit en débordant légèrement afin d'obtenir un nivelage parfait après ponçage.
- Pour le surfacage de grandes zones, il existe dans la gamme International des enduits epoxy professionnels mieux adaptés. Pour plus d'informations, nous contacter.

PUIS-JE APPLIQUER UNE LAQUE POLYURÉTHANNE BI-COMPOSANTS SUR UNE ANCIENNE PEINTURE? Imbiber un chiffon propre de Diluant n°9 et le laisser poser sur l'ancienne peinture pendant 24h. Si la surface se ramollit ou « frise », il y a sûrement un problème de compatibilité. Utiliser alors exclusivement un produit mono-composant.



QUELQUES TRUCS POUR EN SAVOIR PLUS

SUR LES ENDUITS EPOXY

✓ Les enduits epoxy bi-composants sont les plus utilisés. Ils sont sans solvant afin d'éviter qu'ils attaquent les primaires sur lesquels on les applique.

✓ Ils doivent être mélangés dans l'exact rapport de mélange. En effet, trop de durcisseur entraînera une surface sèche collante sur

laquelle vous ne pourrez appliquer aucune peinture.

✓ Un manque de durcisseur fragilisera l'enduit.

✓ En zones immergées, il est préférable d'utiliser un enduit epoxy plutôt qu'un enduit polyester, ce dernier étant moins étanche.



APPLICATION DE LA FINITION

1

A LA BROSSÉ (PINCEAU)

Choisir une brosse la plus large possible à poils longs et souples. La meilleure technique consiste en l'application d'une première couche telle que montrée sur le schéma 1, que l'on lisse ensuite horizontalement (schéma 2) puis verticalement (schéma 3). Cela permet d'obtenir le meilleur fini possible.

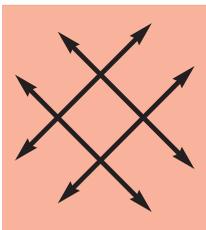
2

AU ROULEAU PUIS AU PAD

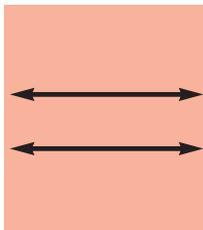
De très bons résultats peuvent être obtenus avec un rouleau mousse haute densité résistant aux solvants. Il permet de limiter la formation de bulles qui surviennent souvent lors d'une application avec un rouleau mohair à poils courts ou rouleau mousse classique.

On applique une première couche au rouleau et on lisse ensuite avec un pad. Cette méthode nécessite de peindre à deux pour obtenir les meilleurs résultats possibles.

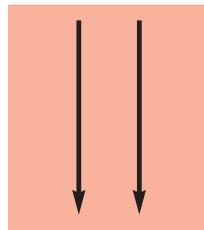
Il est préférable de tester les différents modes d'application afin de privilégier celui qui donne les meilleurs résultats.



Etape 1



Etape 2



Etape 3

PEINDRE LES FONDS ET CALES

1

Bien dégraisser avec Super Cleaner.

Nota: pour les bateaux en polyester, reportez-vous également aux pages 36-40 de ce guide.

2

Dans des fonds déjà peints, supprimez tout ancien revêtement non adhérent et assurez-vous que la surface à peindre est totalement sèche.

3

Nettoyez toutes les traces de graisse ou d'huile avant de peindre.

4

Appliquez 2 couches de Danboline. Danboline est particulièrement résistante aux graisses, détergents, produits chimiques... et peut être également utilisée dans les coffres, placards...

QUELQUES TRUCS POUR EN SAVOIR PLUS

SUR LES LAQUES DE FINITION

✓ Assurez-vous d'appliquer une épaisseur régulière en tenant votre pinceau à 45° – ceci limite en outre les marques.

✓ Sur des surfaces importantes, on obtient le meilleur résultat à 2, l'un appliquant le produit, l'autre lissant immédiatement après.

✓ Nettoyez ou changez de pinceau toutes les 20 minutes environ.

✓ N'utilisez pas de chiffons pelucheux pour dépoussiérer une surface.

✓ De temps en temps, mélangez le produit dans la boîte.

✓ Humidifiez le sol avant de peindre afin d'éviter toute remontée de poussière dans le film fraîchement appliqué.

✓ Utilisez une brosse usagée pour la couche finale, ceci limitera les marques.

✓ Vous obtiendrez un meilleur résultat en peignant le matin, par temps sec et pas trop chaud.

✓ N'appliquez pas le produit directement depuis la boîte: en cas de contamination, cela vous évitera de gâcher un pot complet de produit; transvasez plutôt la quantité à appliquer dans un bac que vous remplirez au fur et à mesure.

Quelle quantité appliquer?

– BATEAU A MOTEUR

– VOILIER

	– BATEAU A MOTEUR					– VOILIER				
Long. Hors tout (mètres)	6.1	7.6	9.1	10.7	12.2	6.1	7.6	9.1	10.7	12.2
Long. Hors tout (pieds)	20	25	30	35	40	20	25	30	35	40
Maître bau (mètres)	1.5	2.5	3.5	4.0	4.5	2.0	2.4	3.5	3.7	4.0
Hauteur de la coque (mètres)	1.0	1.25	1.25	1.5	1.5	0.75	1.0	1.25	1.25	1.5
Quantité nécessaire*	2.6	4.4	5.5	7.7	8.7	2.1	3.5	5.5	6.3	8.5

** en moyenne, pour 2 couches

UN VERNIS PARFAIT EN 3 ÉTAPES

CHOIX DU PRODUIT 16-17
Choisir le produit adapté à votre projet

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES 18
Nos techniciens vous conseillent pas à pas

OBTENIR UN RÉSULTAT DE PROFESSIONNEL 19-21
Des professionnels vous révèlent leurs secrets

VOTRE PLUS FREQUENTE QUESTION SUR LES VERNIS:

“Comment choisir mon vernis dans votre gamme”

Le bref descriptif ci-dessous vous permettra d'y voir un peu plus clair.

Goldspar® – vernis polyuréthane mono-composant résistant à l'abrasion, aux agressions chimiques.

Perfection® Varnish – vernis polyuréthane bi-composant transparent pour une protection longue durée des bois durs.

Schooner® Varnish – le plus chaleureux de nos vernis, légèrement ambré pour un aspect traditionnel et classique. Enrichi à l'huile de bois de Chine pour une application plus riche et un rendu impeccable, même à la brosse.

Goldspar® Satin – vernis pour l'intérieur; polyuréthane légèrement satiné très résistant aux produits d'entretien courant.

PROTECTION ANTI-UV

Les vernis sont utilisés pour conserver au bois sa beauté d'origine et assurer sa protection dans le temps contre les agressions quotidiennes. Pour remplir cette mission, le vernis doit contenir des agents qui vont renforcer son action protectrice.

L'additif le plus utilisé pour combattre les effets néfastes du soleil est un « absorbeur d'UV ». Son rôle est de diffuser l'énergie des UV dans l'épaisseur du vernis, évitant ainsi la dégradation du bois.

Chez International, nous utilisons également des agents antioxydants et stabilisateurs. Les stabilisateurs interviennent à la surface du film pour réparer les dommages provoqués par les UV. Ceci permet de conserver son brillant au vernis.

Les antioxydants empêchent la photo-dégradation et l'oxydation. Ceci permet de maintenir une couleur stable et empêche le vernis de jaunir.

prendre soin du bois

LES VERNIS

Le bois a une beauté naturelle qu'un vernissage de qualité fera ressortir et protégera. Le vernis que vous choisirez peut être aussi bien pour un travail particulier que pour une utilisation plus variée. Les vernis donnent à votre bateau une barrière qui le protège des agressions de l'environnement (non seulement la mer et les UV mais aussi la pluie et le vent). L'aspect naturel du bois ainsi rehaussé valorise votre bateau.



LA TRIPLE PROTECTION DES VERNIS INTERNATIONAL

- 1) Parce qu'un vernis est transparent, il ne peut assurer la protection anti-UV sans l'aide d'additifs qui vont remplacer l'action des pigments telle qu'elle existe pour une peinture. Nos vernis sont formulés pour refléter les radiations UV et sont plus durables.
- 2) Nos vernis Schooner®, Goldspar® et Perfection® sont renforcés en agents anti-UV et stabilisants qui limitent les dommages du soleil.
- 3) Malgré ces protections, certaines radiations peuvent encore traverser le film, libérant des « radicaux libres » qui entraînent le vieillissement prématuré du vernis. Nous avons donc ajouté des stabilisateurs spécifiques qui les isolent et les neutralisent durablement.

Comme pour la plupart des travaux, la préparation de surface est primordiale et prend en général 80% du temps de travail total.



Le vernis parfait

Utiliser cette grille de choix de nos vernis, la plupart de vos questions y trouveront une réponse!

Lors du vernissage d'un bois nu, diluer la première couche de vernis à hauteur de 15%. Cette couche "pénétrante" permet d'éviter un pelage éventuel ultérieur du cycle de vernis appliqué.



LES PROBLÈMES	 PERFECTION® VARNISH	 SCHOONER®	 GOLDSPAR®	 GOLDSPAR® SATIN	 ORIGINAL
LES SOLUTIONS	<ul style="list-style-type: none"> Vernis polyuréthane bi-composant haute performance Haute résistance à l'abrasion et aux agressions chimiques Brillant exceptionnel longue durée Résistance aux UV renforcée 	<ul style="list-style-type: none"> Vernis traditionnel enrichi à l'huile de bois de Chine Brillant profond et chaleureux Lissage parfait du vernis dès l'application Utilisable en extérieur et en intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Vernis polyuréthane mono composant Bonne résistance aux UV et à l'abrasion Séchage rapide Utilisable à l'extérieur comme à l'intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Version satinée de Goldspar® Séchage rapide Bonne résistance aux produits chimiques et aux alcools Utilisable en intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Vernis marin classique Bonne brillance Application facile à basses températures Utilisable à l'extérieur comme à l'intérieur
Quel vernis me permettra d'obtenir un brillant exceptionnel de qualité professionnelle?				∅	
Quel vernis pour l'intérieur?					
Quel vernis résiste le mieux à l'abrasion?				∅	
Ce vernis peut-il être appliqué à l'intérieur comme à l'extérieur?	OUI	OUI	OUI	A L'INTÉRIEUR UNIQUEMENT	OUI
Quel est la durabilité de ce vernis?	5-7 ans	3-4 ans	1-2 ans	1-2 ans	1-2 ans
Puis-je appliquer ce vernis directement sur un ancien vernis?	OUI, SI L'ANCIEN VERNIS EST DÉJÀ UN BI-COMPOSANT	OUI	OUI	OUI	OUI
De quel diluant ai-je besoin?	DILUANT N° 9	DILUANT N° 333	DILUANT N° 1	DILUANT N° 1	DILUANT N° 1
Quel vernis possède les meilleures caractéristiques anti-UV et anti-jaunissement?					
Quel vernis a le brillant le plus durable?				∅	
LEGENDE:  Parfait  Bon  Satisfaisant ∅ NE PAS utiliser dans ce cas					



Obtenir un résultat
de professionnel

QUELQUES QUESTIONS SIMPLES POUR CHOISIR SON VERNIS

LE TYPE DE SUPPORT EST-IL IMPORTANT?

Les constructions simple bordé ou à clins sont de nature flexible; le bois travaille en fonction de l'humidité qu'il contient. Les vernis polyuréthanes bi-composants ne sont pas suffisamment flexibles pour suivre les mouvements du bois et risquent de craquer. Ces vernis sont particulièrement adaptés aux constructions stables, strip-planking, bois moulé époxy...

Les vernis mono-composants peuvent être appliqués sur tous les types de constructions.

Pour bien choisir votre vernis, il est utile d'envisager votre projet sous plusieurs angles.

QUELLE PRÉPARATION EST NÉCESSAIRE?

L'étape la plus importante d'un travail est la préparation de surface. Une préparation insuffisante limitera la tenue du système dans le temps, entraînant décollements, craquelures...

Même si le travail de préparation de surface peut paraître long et fastidieux, il est indispensable d'y consacrer toute l'attention nécessaire.

Les différentes étapes

MISE EN OEUVRE DES VERNIS

ETAPE	PRODUIT	DÉJÀ VERNIS	BOIS NU	BOIS GRAS (TECK, IROUQUO...)		TEMPS DE TRAVAIL *	TEMPS DE SURCOUCHAGE**	
				DÉJÀ VERNIS	BOIS NU			
PONÇAGE		Grade 280-320	Grade 80-180 puis 280	Grade 280-320	Grade 80-180 puis 280	1	12	
PRE-TRAITEMENT	Schooner®, Goldspar®, Original, Perfection®,	Ø	1 dilué à 10 - 15% ****	Ø	1 dilué à 10 - 15% ****	1	12	
CHOIX DU VERNIS	Schooner®	4 ****	4-6 ****	4 ****	4-6 ****	1	12	
	Goldspar®	3	3	3	Ø	1	6	
	Goldspar® Satin	3	3	3	Ø	1	6	
	Original	3	3	3	Ø	1	16	
	Perfection®	4	4	4 †	Ø	1	6	
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:							3 WEEK-ENDS	

* Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m.
 ** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.
 † Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour le séchage à d'autres températures.
 ‡ Pour un brillant plus soutenu, appliquer d'autres couches
 **** Ne pas appliquer Goldspar® ou Original
 † Ne jamais appliquer Perfection Vernish sur une surface déjà recouverte d'un vernis mono-composant

LEGENDE: ● N° de couches ● Minutes ● Heures Ø Ne pas utiliser dans ce cas

QUEL ENTRETIEN ET QUELLES RÉPARATIONS?

Les zones soumises à une forte abrasion demandent un entretien régulier pour être toujours en parfait état. Les vernis haute performance ont une très bonne résistance à l'abrasion; ils peuvent néanmoins subir des dommages dans des conditions extrêmes. On leur préférera un vernis mono-composant qui, bien que moins durable, est plus facile à retoucher et à rénover.



PRÉPARATION D'UN BOIS DÉJÀ VERNI	
	<i>L'état de la surface conditionne les travaux de préparation indispensables à l'obtention d'un résultat impeccable.</i>
1	Rechercher les éventuelles zones abîmées: pelage, craquelures... illustrations d'un manque d'adhérence du vernis sur le bois.
2	Nettoyer la surface avec Super Cleaner.
3	VERNIS EN BON ÉTAT: Poncer au grade 280-320 à sec ou à l'eau; dépolir soigneusement.
	VERNIS EN BON ÉTAT – QUELQUES ZONES ABÎMÉES: Procéder à des retouches locales, puis poncer avant d'entamer la phase de vernissage.
	VERNIS EN MAUVAIS ÉTAT: Si le vernis craque, pèle... sur la majorité de la surface, il est nécessaire de tout décaper.

Toujours travailler dans le sens du grain, aussi bien lors du ponçage que lors du vernissage. Ceci évitera les défauts qui resteront visibles même après plusieurs couches de vernis.

**APPLICATION DU VERNIS**

1	Il est recommandé de diluer la 1 ^e couche à 15% avec le diluant correspondant (voir pages 16 et 17). Cette dilution de la 1 ^e couche permet d'assurer une meilleure tenue du vernis.
2	Une fois la 1 ^e couche appliquée, la surface du bois sera rugueuse, suite à l'imprégnation du vernis par le bois. Ceci est tout à fait normal. Poncer délicatement au grade 320-400 et dépolir.
3	Une application à la brosse (pinceau) est la plus courante bien qu'une application au rouleau soit toujours possible. Il existe également des pinceaux « mousse » plats et biseautés qui permettent d'éviter les problèmes de soies résiduelles dans le vernis fraîchement appliqué. Lors du vernissage, tenir la brosse à un angle de 90°, puis à 45°, dans le sens du grain. Nous vous recommandons de réserver cette brosse à l'application exclusive du vernis.
4	Appliquer ensuite un minimum de 3 couches pures. Néanmoins, plus l'on applique de couches, plus la protection sera durable. Pour une finition parfaite, poncer légèrement entre les couches de finition.

QUELQUES TRUCS POUR EN SAVOIR PLUS

- ✓ En cas d'utilisation d'un grattoir pour décaper le vernis, faire attention à ne pas abîmer le bois avec les angles du grattoir.
- ✓ Lors du ponçage, changer de papier abrasif régulièrement.
- ✓ Poncer en utilisant un grain de plus en plus fin.
- ✓ Éviter de vernir par temps froid et humide; cela ralentit le séchage et nuit au brillant.
- ✓ Utiliser une brosse propre que vous réserverez exclusivement aux vernis.
- ✓ Le résultat est étroitement lié à la qualité de la brosse utilisée.
- ✓ Rincer les brosses neuves avant leur 1^e utilisation.
- ✓ Appliquer sur une petite surface avant de vernir tout le bateau.
- ✓ Après nettoyage du matériel avec le diluant approprié, rincer la brosse avec du savon et à l'eau chaude, laisser sécher et enrouler les poils de la brosse dans un chiffon propre serré afin de maintenir la forme de la brosse lors du séchage.
- ✓ On peut également faire sécher la brosse en la suspendant verticalement par son manche.
- ✓ En cas de « contamination » du vernis (cela peut se produire lorsqu'un pot reste inutilisé pendant longtemps après une première utilisation), il est recommandé de le filtrer à travers de la gaze et de le transvaser dans un récipient propre.
- ✓ N'appliquez pas le produit directement depuis la boîte: en cas de contamination, cela vous évitera de gâcher un pot complet de produit; transvasez plutôt la quantité à appliquer dans un bac que vous remplirez au fur et à mesure.
- ✓ Ne pas appliquer un vernis dont la boîte a été laissée ouverte; vous risquez d'utiliser un vernis « contaminé » par de la poussière.
- ✓ Ne pas vernir un bois en application directe au soleil.
- ✓ Ne pas laisser un bois nu exposé trop longtemps car il risque d'absorber l'humidité de l'air.

OBTENIR LE MEILLEUR DE SON ANTIFOULING EN 3 ÉTAPES

CHOIX DE L'ANTIFOULING 24-25
Choisir l'antifouling adapté

LES DIFFÉRENTES ÉTAPES 28-30
Nos techniciens vous conseillent pas à pas

OBTENIR UN RÉSULTAT DE PROFESSIONNEL 31-35
Des professionnels vous révèlent leurs secrets

VOTRE PLUS FREQUENTE QUESTION SUR LES ANTIFOULINGS:

“Comment savoir si l'antifouling que je veux appliquer est compatible avec le précédent?”

Il est rare qu'un de nos antifouling ne soit pas compatible avec celui que vous avez appliqué précédemment.

Néanmoins, si cela vous préoccupe, il existe 3 moyens d'éviter ce léger souci.

- 1. Vérifier la compatibilité avec l'ancien antifouling** si l'antifouling précédemment appliqué est connu, reportez vous à notre grille en page 35.
- 2. S'il existe un doute sur l'antifouling précédent**, isoler celui-ci avec Primocon avant d'appliquer votre nouvel antifouling (sauf si l'antifouling à appliquer est VC®17m Extra – nous consulter dans ce cas).
- 3. Éliminer complètement l'ancien antifouling.** Cela se pratique si l'ancien antifouling est en très mauvais état ou si l'antifouling à appliquer est VC®17m Extra. Notre décapant Interstrip Paint Remover peut vous aider à éliminer l'ancien antifouling.



POURQUOI DU TEFLON® DANS LES ANTIFOULINGS INTERNATIONAL?

Vous n'avez pas tous les mêmes exigences en termes de performance anti-salissures. Néanmoins, nul ne saurait ignorer les avantages qu'un antifouling performant peut apporter à votre navigation.

Le Teflon® est un des éléments qui contribue à cette performance. Exclusivement réservé aux antifouling International, le Teflon®, de par son coefficient de friction extrêmement faible, confère à l'antifouling une surface très lisse et un gain de glisse non négligeable. On lui trouve d'ailleurs d'autres applications dans le domaine du vêtement de haut niveau (Gore Tex®) ou encore dans celui des surfaces anti-adhérentes à usage domestique.

En conclusion, les antifouling International avec Teflon® vous apportent: une meilleure glisse, un entretien facilité et une résistance supérieure. Pour en savoir plus, reportez vous à notre guide en pages 24 et 25.

Teflon® est une marque déposée de E.I DuPont de Nemours et Cie utilisé sous licence par International.

antifouling

L'antifouling est le produit incontournable que tout plaisancier applique un jour ou l'autre sur son bateau. Cette étape ne présente pas de difficultés particulières, il est néanmoins nécessaire de respecter les points suivants.

Le type d'antifouling que vous choisirez devra dépendre des conditions qui caractérisent les eaux dans lesquelles se trouve votre bateau. Des eaux de qualités et de températures différentes génèrent des salissures de types et de densités différentes, même dans des zones peu étendues.

Il est essentiel de protéger votre carène avec un antifouling afin d'éviter la colonisation par les salissures, dont certains types s'accrochent très solidement et sont très difficiles à éliminer. En termes d'entretien du bateau aussi, il est bien souvent préférable de prévenir que de guérir!

TROIS BONNES RAISONS D'EMPÊCHER LES SALISSURES SUR VOTRE CARÈNE:

LA SÉCURITÉ: Une masse trop importante de salissures réduit la maniabilité de votre bateau, ce qui peut avoir des conséquences graves en cas de très mauvais temps.

LA PROTECTION DE VOTRE CARÈNE: Des salissures attachées trop longtemps sur une carène peuvent l'endommager. En effet, la « colle » naturelle que certains organismes utilisent pour se fixer sur une carène en gelcoat ou en bois peuvent l'abîmer.

LA VITESSE ET LA PERFORMANCE: Les salissures peuvent provoquer une résistance à l'avancement du bateau ce qui le ralentit et entraîne une consommation supplémentaire de carburant des bateaux à moteur.

QUELQUE SOIT LE TYPE DE SALISSURES, IL Y A UN ANTIFOULING INTERNATIONAL QUI VOUS PERMET DE LE COMBATTRE:

SALISSURE ANIMALE: Les coquillages libèrent des millions de larves microscopiques dans l'eau. Ces larves ont besoin de s'accrocher à un support fixe pour se nourrir et se développer.

La plupart des bateaux restent statiques 90% du temps de leur présence dans l'eau et constituent ainsi d'excellents points d'attache!

SALISSURE VÉGÉTALE: Là encore, les objets statiques sont colonisés par les algues. Même si la plupart tombent d'elles mêmes lorsque le bateau est en mouvement, certaines (comme les algues brunes) sont suffisamment résistantes pour supporter la vitesse.

VOILE GRAS: Le voile gras est constitué de milliards d'algues microscopiques qui forment une base parfaite pour l'installation des autres types de salissures. Empêcher le voile gras permet de limiter l'accrochage ultérieur de salissures plus imposantes.

Comment choisir l'antifouling adapté à votre bateau ...

Nos antifoulings sont formulés pour combattre tous les types de salissures et sont adaptés à tous les types de bateaux. Vous trouverez dans ce tableau les principales caractéristiques de nos produits pour vous aider à choisir selon vos exigences.

	Performance Exceptionnelle	Protection Multi-Saisons
ERODABLE	<p>MICRON® OPTIMA</p> <ul style="list-style-type: none"> Technologie révolutionnaire pour une performance inégalée Pas de sur-épaisseur pour une préparation plus rapide Technologie Biolux® avec Activateur efficace même contre le voile gras Formulé en phase aqueuse : faible odeur, respect de l'environnement 	<p>MICRON® EXTRA</p> <ul style="list-style-type: none"> Antifouling multi-saisons pour zones à fortes salissures Jusqu'à 24 mois de protection Pas de sur-épaisseur au fil des ans Technologie Biolux® pour une efficacité anti-salissures renforcée 
		<p>MICRON® 66</p> <ul style="list-style-type: none"> Antifouling technologie Biolux® SPC unique Efficacité constante dans le temps et jusqu'à 2 saisons voire plus Efficace même lorsque le bateau est statique Auto-polissant, très peu d'épaisseur résiduelle 
	Très Efficace	Spécial Aluminium
DUR	<p>INTERSPEED ULTRA</p> <ul style="list-style-type: none"> Formule ultra-puissante pour zones à fortes salissures Finition durable et dure Technologie Biolux® pour une efficacité anti-salissures renforcée 	<p>TRILUX 33</p> <ul style="list-style-type: none"> Antifouling pour aluminium à faible taux de polissage Couleurs vives longue tenue Pour bateaux rapides, régatiers et ports à échouage Technologie Biolux® pour une protection durable 
		Polyvalence
		<p>VOILIERS ET BATEAUX MOTEUR</p> <p>CRUISER® UNO</p> <ul style="list-style-type: none"> Pour bateaux moteur jusqu'à 25 noeuds et voiliers Efficace une saison en zones à salissures moyennes Application et mise à l'eau en 24 heures Une seule application pour toute la saison 
PERFORMANCE/ FILM MINCE TEFLON®	Spécial Régate et Vitesse	
<ul style="list-style-type: none"> Spécial glisse Film dur très mince Surface basse friction très lisse pour: <ul style="list-style-type: none"> Plus de vitesse De meilleures performances Une consommation moindre de carburant 	<p>VC® 17M EXTRA</p> <ul style="list-style-type: none"> Film mince haute performance - spécial régate et bateaux très rapides Base fluoro-carbone Teflon® pour une glisse exceptionnelle Surface dure et lisse - ponçage inutile Séchage rapide pour une mise à l'eau quasi-immédiate 	
	Aérosol	Spécial Aluminium
HÉLICES ET EMBASES	<p>TRILUX PROP-O-DREV</p> <ul style="list-style-type: none"> Application facilitée sur zones tourmentées Pour hélices, embases, moteurs hors-bord... Compatible avec l'aluminium et l'inox 	<p>TRILUX 33</p> <ul style="list-style-type: none"> Antifouling pour aluminium à faible taux de polissage Pour hélices, embases, moteurs hors bord... Technologie Biolux® pour une protection durable 



'BIOLUX® TECHNOLOGIE'
EXCLUSIVITE AUX ANTIFOULINGS INTERNATIONAL
Biolux est une technologie qui limite la libération des biocides dans l'environnement marin. Biolux est exclusive à certains antifouling International.

... guide de choix

En faisant le tour des questions qui figurent dans cette grille, vous aurez une idée plus précise des caractéristiques de nos produits.

LES PROBLÈMES LES SOLUTIONS	ERODABLE / SPC / SEMI-ERODABLE					DUR	SPECIAL GLISSE FILM MINCE TEFLON®	HÉLICES ET EMBASES	
	 Micron® Optima	 Micron® 66	 Micron® Extra	 Cruiser® Uno	 Trilux 33	 Interspeed Ultra	 VC® 17m Extra	 Trilux Prop-O-Drev	 Trilux 33
Quel antifouling est le meilleur pour la régate?					👍👍	👍👍	👍👍👍		
Quel produit pour mon hélice en aluminium?	∅	∅	∅	∅		∅	∅	👍👍👍	👍👍👍
Quel antifouling pour mon hélice en bronze?	∅	∅	∅	∅		∅	∅	👍👍👍	
Je recherche un antifouling efficace pendant plus d'une saison		👍👍👍	👍👍👍						
Quel antifouling est performant en zones à très fortes salissures?	👍👍👍	👍👍👍	👍👍👍	👍👍	👍👍	👍👍👍	👍👍👍	👍👍	👍👍
Quel antifouling utiliser pour ma carène en aluminium?	∅	∅	∅	∅	👍👍👍	∅	∅	∅	
Je recherche un antifouling polyvalent d'utilisation simple				👍👍👍					
Je recherche un antifouling efficace en eaux douces	👍👍	∅	👍👍	👍👍	👍👍	👍👍	👍👍👍	👍👍	👍👍

LEGENDE: 👍👍👍 Parfait 👍👍 Bon 👍 Satisfaisant ∅ NE PAS utiliser dans ce cas

IMPORTANT: toujours vérifier que la quantité appliquée est suffisante pour la surface à traiter. Une épaisseur insuffisante risquant d'entraîner un manque de performance.



AVERTISSEMENT: LES CARÈNES EN ALUMINIUM DOIVENT ÊTRE RECOUVERTES D'UN ANTIFOULING ADAPTÉ À CE MATÉRIAU, APRÈS AVOIR REÇU UNE PROTECTION ANTI-CORROSIVE SUFFISANTE PAR UN PRIMAIRE. **SEULS TRILUX, TRILUX 33, TRILUX PROP-O-DREV ET VC®17M EXTRA BLANC PEUVENT ÊTRE APPLIQUÉS SUR ALUMINIUM.**

Les différentes étapes

SYSTEMES MONO-COMPOSANTS (CONVENTIONNELS)

Protection standard

ETAPE	PRODUIT	POLYESTER	ALUMINIUM	BOIS	ACIER	TEMPS DE TRAVAIL *	TEMPS DE SURCOUCHAGE**
NETTOYAGE	Super Cleaner	OUI	OUI	OUI	Ø	1	
PONÇAGE		Grade 180-220	Mécanique	Grade 80-180	Mécanique	2-4	
PRE-TRAITEMENT	Primocon (dilué à 10-15%)	Ø	Ø	1	1	1	3
PRIMAIRE D'ACROCHAGE	Etch Primer	Ø	1	Ø	Ø	45	Voir étiquette du produit
PRIMAIRE	Primocon	Ø	1	1	1	1	3
ENDUIT	Waterite (si nécessaire)	OUI	OUI	OUI*	OUI		5
PRIMAIRE	Primocon	1	4	2	4	1	Voir étiquette du produit
ANTIFOULING	International Antifouling (sauf VC*17m Extra-ct. p.30)	2-3	2-3	2-3	2-3	1	Voir étiquette du produit
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:						2 WEEK-ENDS	

* Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m.

** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.

♦ Waterite ne convient pas pour les enduisages de grandes zones. Les meilleurs résultats seront obtenus pour rattraper des imperfections mineures, de petites fissures. Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour le séchage à d'autres températures.

LEGENDE: ● Nb de couches ● Minutes ● Heures Ø Ne pas utiliser dans ce cas

SYSTEMES BI-COMPOSANTS (HAUTE PERFORMANCE)

Protection renforcée

ETAPE	PRODUIT	POLYESTER	ALUMINIUM	BOIS	ACIER / FONTE	PLOMB	TEMPS DE TRAVAIL *	TEMPS DE SURCOUCHAGE**
NETTOYAGE	Super Cleaner	OUI	OUI	OUI	Ø	OUI	1	
PONÇAGE		Grade 180	Mécanique	Grade 80-280	Mécanique	Mécanique	2-4	
PRIMAIRE D'ACROCHAGE	Etch Primer	Ø	1	Ø	Ø	1	1-2	Voir étiquette du produit
PRIMAIRE	Interprotect®	1	1	1	1	1	1	2
ENDUIT	Waterite (si nécessaire)	OUI	OUI	OUI*	OUI	OUI		5
PRIMAIRE	Interprotect®	3	4	2	4	4	1	Voir étiquette du produit
ANTIFOULING	International Antifouling (sauf VC*17m Extra-ct. p.30)	2-3	2-3	2-3	2-3	2-3	1	Voir étiquette du produit
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:							2 WEEK-ENDS	

* Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m.

** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.

♦ Waterite ne convient pas pour les enduisages de grandes zones. Les meilleurs résultats seront obtenus pour rattraper des imperfections mineures, de petites fissures. Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour le séchage à d'autres températures.

LEGENDE: ● Nb de couches ● Minutes ● Heures Ø Ne pas utiliser dans ce cas



Obtenir un résultat de professionnel



COMPATIBILITÉ ENTRE ANTIFOULINGS

Il est primordial d'appliquer un antifouling sur une surface saine.

OPTION 1

ANTIFOULING EXISTANT CONNU

Vérifier la compatibilité à l'aide de notre grille en page 35.

OPTION 2

ANTIFOULING INCONNU: APPLIQUER D'ABORD UN PRIMAIRE ISOLANT

Éliminer tout antifouling non adhérent à l'aide d'un grattoir. Rincer à l'eau douce et laisser sécher avant d'appliquer votre nouvel antifouling. Si l'ancien antifouling est en mauvais état, l'éliminer complètement. Utiliser Primocon comme couche de liaison. Si vous ne connaissez pas l'ancien antifouling, utiliser également Primocon pour l'isoler avant d'appliquer votre nouvel antifouling. Cette couche isolante vous permettra d'éviter d'éventuels problèmes d'incompatibilité entre les deux antifouling. Nota: ne pas appliquer VC® 17m Extra par dessus Primocon.

OPTION 3

ANTIFOULING INCONNU: ÉLIMINER COMPLÈTEMENT L'ANCIEN ANTIFOULING

Si vous préférez tout éliminer plutôt que d'isoler avec Primocon, vous pouvez utiliser Interstrip pour décaper l'ancien antifouling. Interstrip Paint Remove est sans danger pour le gelcoat. Après décapage, rincer à l'eau douce, laisser sécher et appliquer votre nouvel antifouling.

IMPORTANT: Profitez du décapage total de votre carène pour inspecter minutieusement l'état de votre gelcoat. Vous pouvez également procéder à un traitement préventif osmose sous certaines conditions (voir page 39).



ANTIFOULING VC®17M EXTRA

ETAPE	PRODUIT	POLYESTER	ACIER / FONTE	PLOMB	TEMPS DE TRAVAIL	TEMPS DE SURCOUVERGEMENT**
NETTOYAGE	Super Cleaner	OUI	Ø	OUI	1	
PONÇAGE	Ech Primer	Grade 240	Mécanique	Mécanique	1	Voir étiquette du produit
PRIMAIRE	VC® Tar2	1	1	1	1	2
ENDUIT	Waterfitte (si nécessaire)	OUI	OUI	OUI		5
PRIMAIRE	VC® Tar2	3***	3 mini	2 mini	1	Voir étiquette du produit
ANTIFOULING	VC®17m Extra	2-3	2-3	2-3	1	Voir étiquette du produit
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:					2 WEEK-ENDS	

* Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m

** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.

*** 3 couches dans le cas d'un traitement préventif osmose. 1 couche sinon en liaison avant antifouling. Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour les séchage à d'autres températures.

LEGENDE: ● Nb de couches ● Minutes ● Heures Ø Ne pas utiliser dans ce cas



AVERTISSEMENT: NE PAS APPLIQUER D'ANTIFOULING PAR DESSUS DES FINITIONS.

APPLICATION DE L'ANTI-FOULING	
1	Assurez vous de porter les vêtements de protection adéquats (combinaison, gants, lunettes...). Bien mélanger avant l'application. Certains composants sont en effet très lourds et se déposent rapidement au fond de la boîte. Un mélange insuffisant peut mener à un manque de performance du produit.
2	Les méthodes d'application les plus courantes sont le rouleau et la brosse (pinceau).
3	APPLICATION AU ROULEAU: Utiliser un rouleau mohair type « radiateur » ou plus large (sauf indication contraire sur l'étiquette).
4	APPLICATION À LA BROSSSE (PINCEAU): Utiliser une brosse large de qualité moyenne que vous jetterez après usage.
5	Il est très important d'appliquer une épaisseur suffisante. Chacun peint différemment aussi mieux vaut se fier à une quantité par rapport à la surface à peindre qu'à un nombre de couches à appliquer (on parle généralement d'une application de 2 à 3 couches selon le type de produit).
6	Appliquer une couche supplémentaire sur les zones qui subissent une érosion plus forte: flottaison, étrave, bords d'attaque et de fuite...
7	Bien suivre les indications de temps de surcouchage et avant mise à l'eau. Le non respect de ces délais mène souvent au détachement de l'antifouling. Il est primordial que l'antifouling soit suffisamment sec avant de mettre le bateau à l'eau. Mettre le bateau à flots trop tôt revient à laver directement votre carène dans l'eau!!
8	Il est déconseillé de diluer un antifouling; en effet, la dilution vous fait déposer une épaisseur moins importante par couche. Le diluant pour antifouling sert surtout à nettoyer le matériel d'application. En cas de dilution indispensable (jusqu'à 10% par temps venteux ou très chaud), appliquer des couches supplémentaires afin de respecter l'épaisseur totale préconisée: l'efficacité est directement liée à l'épaisseur déposée!

QUELLE QUANTITÉ D'ANTI-FOULING DOIS-JE APPLIQUER?

Le calcul est très simple. Voici deux méthodes aussi valables l'une que l'autre.

- Calculer la surface à peindre: LOA x B x 0.85. Avec longueur à la flottaison = LOA, maître bau = B. Diviser alors la surface obtenue par le pouvoir couvrant de l'antifouling (voir page 54) afin de déterminer la quantité nécessaire pour 1 couche (attention 2 couches mini sont recommandées!).
- Rechercher dans le tableau ci-dessous, les caractéristiques de votre bateau:

	Carène Type A				Carène Type B				Carène Type C			
X (mètres)	6.1	7.6	9.1	12.2	6.1	7.6	9.1	12.2	6.1	7.6	9.1	12.2
X (pieds)	20	25	30	40	20	25	30	40	20	25	30	40
Nb de litres* (antifouling standard)	4.0	5.0	7.0	12.0	3.0	4.0	5.0	9.5	2.0	2.5	3.5	6.0
Nb de litres* (VC* 17m Extra)	3.0	4.0	5.5	9.5	2.5	3.0	4.5	7.5	1.5	2.0	3.0	5.0

*quantité moyenne, pour 2 couches

Note: pour connaître le pouvoir couvrant d'autres produits, tels que les primaires, se reporter au tableau page 54

Protéger les embases, les hélices et les quilles

Les embases et certaines hélices sont faites en aluminium. Il est donc important de ne pas les peindre avec des antifouling contenant de l'oxyde de cuivre.

Les matériaux en fonte ou acier tels que les quilles doivent quant à eux, être protégés de la corrosion par un primaire adéquat.

IL Y A DEUX ASPECTS PRIMORDIAUX À CONSIDÉRER LORSQUE L'ON PEINT DES PARTIES MÉTALLIQUES IMMERGÉES:

1) PROTECTION DU SUPPORT

La protection des métaux commence dès la préparation de surface. Vient ensuite le type de

primaire. Identifiez tout d'abord la nature du métal puis reportez vous au tableau ci-dessous pour connaître le primaire correspondant.

2) CHOIX DE L'ANTI-FOULING

Il existe 2 règles essentielles:

- ne pas appliquer d'antifouling contenant de l'oxyde de cuivre sur de l'aluminium
- sur hélices et zones de fortes turbulences, toujours choisir un antifouling dur

REPORTEZ VOUS À LA PAGE 24 POUR LE CHOIX DE VOTRE ANTI-FOULING.

SUPPORT	PROTECTION STANDARD	PROTECTION LONGUE DURÉE
ALUMINIUM	ETCH PRIMER, PUIS PRIMOCON	INTERPROTECT®
ACIER / FONTE	PRIMOCON	INTERPROTECT®
PLOMB	ETCH PRIMER, PUIS PRIMOCON	INTERPROTECT®

Pour en savoir plus sur la préparation du support, reportez vous page 50.

HÉLICES, EMBASES ET MOTEURS HORS-BORD

ETAPE	PRODUIT	ALUMINIUM	BRONZE	TEMPS DE TRAVAIL *	TEMPS DE SURCOUCHAGE **
NETTOYAGE	Super Cleaner	OUI	OUI	20	
PONÇAGE		Mécanique	Mécanique	30 à 60	
PRIMAIRE D'ACCROCHAGE	Etch Primer	1	Ø	5 à 15	Voir étiquette du produit
PRIMAIRE	Interprotect®	5	Ø	10 à 20	3
ANTI-FOULING	Trilux ou Trilux Prop O Drev	2-3	2-3	10 à 20	Voir étiquette du produit
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:				1 WEEK-END	

* Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m.

** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.

Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour les séchage à d'autres températures.

LEGENDE: Nb de couches Minutes Heures Ne pas utiliser dans ce cas

HÉLICES, EMBASES ET MOTEURS HORS-BORD

- 1 Bien nettoyer et poncer au grade 80
- 2 Appliquer le nombre de couches de primaire spécifié (voir page 33)
- 3 Terminer avec l'antifouling adapté

PROTECTION DES QUILLES ET LESTS

PRÉPARATION DE SURFACE

Éliminer tout revêtement en mauvais état pour revenir à un support sain. Poncer la surface à sec ou à l'eau. Laisser sécher avant de vérifier l'état de surface.

ACIER

SABLER AU STANDARD SA 2.5. Un disque est également possible mais pas dans le cas d'une application d'un système haute performance qui nécessite de revenir à un support nu.

PLOMB

Éliminer toute trace d'oxydation à la toile émeri ou à la brosse métallique. Dégraisser avec Super Cleaner. Appliquer un voile d'Etch Primer comme accrochage, puis le primaire choisi.

FONTE

Disquer à blanc puis appliquer Primocon.

REPORTEZ-VOUS AUX « DIFFÉRENTES ÉTAPES » DE LA PAGE 28 À 30 POUR LE CHOIX DE VOTRE ANTIFOULING.



QUELQUES TRUCS POUR UN RÉSULTAT IMPECCABLE

- ✓ Pour assurer une bonne tenue de l'antifouling, il est essentiel de soigner la préparation de surface et l'application du primaire.
- ✓ La couleur définitive d'un antifouling n'est obtenue qu'après 3 à 4 semaines d'immersion.
- ✓ L'antifouling à la flottaison peut devenir légèrement verdâtre: ceci est dû à la réaction avec l'air de l'oxyde de cuivre contenu dans l'antifouling. Notre antifouling Trilux est particulièrement bien adapté à la flottaison.
- ✓ Ne pas appliquer un antifouling par dessus une finition.
- ✓ Contrairement à l'aluminium, le bronze peut être peint avec un antifouling contenant de l'oxyde de cuivre.
- ✓ Ne jamais peindre les anodes.
- ✓ La tenue des systèmes peinture sur les hélices est très aléatoire, ces zones subissant des turbulences telles qu'elles peuvent entraîner le détachement des peintures.

GRILLE DE COMPATIBILITÉ DES ANTIFOULINGS

ANTIFOULING À APPLIQUER		MICRON® OPTIMA	MICRON® 66	MICRON® EXTRA	INTERSPEED ULTRA	CRUISER® UNO	TRILUX 33	VC® 17m EXTRA
		MICRON® OPTIMA	●	∅	●	●	●	●
MICRON® 66	∅	●	∅	∅	∅	∅	∅	
MICRON® EXTRA	●	●	●	●	●	●	∅	
CRUISER® UNO	●	●	●	●	●	●	∅	
INTERSPEED ULTRA	●	●	●	●	●	●	∅	
TRILUX TRILUX 33	●	∅	●	●	●	●	∅	
VC® 17M EXTRA	∅	∅	∅	∅	∅	∅	●	
VC® OFFSHORE EXTRA	●	∅	●	●	●	●	∅	
BOERO ALTURA	●	B	●	●	●	●	∅	
BOERO CORSA	●	B	●	●	●	●	∅	
NAUTIX A4T-SPEED	∅	∅	●	●	●	●	∅	
NAUTIX A4	∅	B	●	●	●	●	∅	
NAUTIX A3	●	B	●	●	●	●	∅	
ANTIFOULING INCONNU	B	B	B	B	B	B	B	
ANTIFOULING EN MAUVAIS ÉTAT	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	

- LEGENDE:**
- Appliquer l'antifouling directement après ponçage humide, rinçage à l'eau douce et séchage.
 - ∅ Éliminer complètement l'ancien antifouling avec Interstrip.
 - B Appliquer une couche barrière de Primocon avant le nouvel antifouling.

Du fait de l'extrême finesse du film de VC® 17m Extra, l'élimination totale de l'antifouling précédent est essentielle à l'obtention d'une surface hyper lisse telle que garantie par VC® 17m Extra. Il n'est nullement question d'un problème de compatibilité avec l'antifouling précédent, mais bien de glisse. Les régatiers et amateurs de vitesse sauront apprécier la différence!

PRÉVENTION ET TRAITEMENT DE L'OSMOSE

QU'EST-CE QUE L'OSMOSE? 37

RECONNAÎTRE ET TRAITER L'OSMOSE 38

Nos techniciens vous conseillent pas à pas sur le traitement curatif

QUEL TRAITEMENT PRÉVENTIF? 39

Nos techniciens vous conseillent pas à pas sur la prévention

osmose (oz-mO'sis, os-), —n.

Définition du dictionnaire;

Diffusion de fluides à travers des membranes ou des parois poreuses.

Définition du plaisancier;

Le plus grand ennemi du plaisancier. L'eau traverse le gelcoat causant des dommages à la résine. Meilleure prévention: SYSTÈME GELSHIELD® D'INTERNATIONAL.

UNE SIMPLE PRÉVENTION VAUT MIEUX QU'UN LOURD TRAITEMENT...

Il est essentiel qu'une carène en polyester reste sèche. Gain de poids, de performance, de consommation de carburant et surtout, un bateau qui reste sain et sûr!

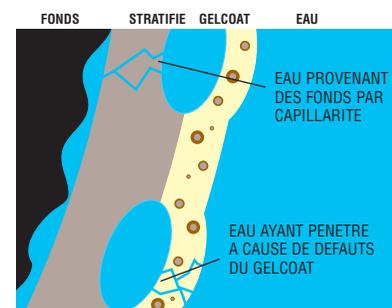
Nous avons formulé le système Gelshield® pour réparer la fibre des bateaux atteints. Néanmoins, il est tout à fait possible d'éviter les dégâts provoqués par l'osmose et les coûts de réparation, en traitant préventivement votre bateau. Les bénéfices d'un traitement préventif sont multiples: vous profitez de votre bateau non-stop (un traitement curatif nécessite d'immobiliser le bateau pendant plusieurs mois), vous apportez de la valeur à votre bateau (plus-value non négligeable en cas de revente de votre bateau)...

polyester

prévention osmose et traitement curatif

QU'EST-CE QUE L'OSMOSE?

L'osmose est la dégradation de la fibre de verre sous le gelcoat. Cette dégradation est la conséquence d'une réaction chimique entre l'eau et les composants de la fibre. En pénétrant à travers le gelcoat, l'eau réagit avec les composants polyester, ce qui se traduit par la libération d'une substance acide. Cet acide exerce une pression sous le gelcoat, celui-ci se déformant alors pour laisser apparaître des cloques ou des craquelures. La fibre n'est alors plus protégée de manière étanche et absorbe alors toute humidité comme une éponge.



Attention: l'eau contenue dans les fonds peut également provoquer la détérioration du stratifié. Il est important de maintenir les fonds secs.

QUAND RISQUE-T-ON UNE OSMOSE?

Toute coque non protégée est susceptible de présenter des signes d'osmose, tout comme une coque acier peut se corroder. Le délai exact au bout duquel l'osmose apparaît dépend de plusieurs facteurs, dont la qualité de l'eau au mouillage, la température de l'eau et, plus important, le mode de construction de la coque.

Dans certains cas, la présence d'impuretés réactives dans le gelcoat et le stratifié provoquent une osmose très prématurée dans la vie du bateau.



SOUVENEZ-VOUS! EN TERMES D'OSMOSE AUSSI, MIEUX VAUT PRÉVENIR QUE GUÉRIR!

Obtenir un résultat de professionnel



SAVOIR DIAGNOSTIQUER L'OSMOSE

LE PRINCIPAL SYMPTÔME, 'LES CLOQUES' – Les cloques sont le signal d'alarme le plus courant, et dès leur découverte, il faut immédiatement faire examiner le bateau par un professionnel. La taille des cloques peut varier de la tête d'épingle à la largeur de la paume de la main. La présence d'un quelconque fluide derrière une cloque indique un problème potentiel. Si le fluide a une odeur piquante et vinaigrée, ou si sa consistance est grasse ou collante quand on le frotte entre le pouce et l'index, il est fort probable qu'il y ait osmose. Avant de procéder à tout traitement, il faut déterminer la cause du problème. On saura ainsi s'il faut retirer l'ensemble du gelcoat ou si une réparation localisée suffit. Pour cette raison, les conseils d'un professionnel sont essentiels.

Certaines cloques apparaissent pour d'autres raisons que l'osmose. Elles apparaissent souvent sous forme de plaques de petites cloques ou boursouffures de la taille d'une tête d'épingle, soit localement (souvent autour de la ligne de flottaison), soit sur toute la surface de la coque située sous l'eau. Ces cloques sont souvent dures et difficiles à casser. Si quand on les ouvre, ces cloques sont sèches, sans odeur évidente, elles peuvent être dues à des vides d'air. Ce n'est pas un problème grave, mais le taux d'humidité de la coque doit être vérifié avant le début de tout traitement.

AUTRES SIGNES ALARMANTS À RECHERCHER –

CRAQUELURES EN ÉTOILE – Cela peut se produire en cas de gelcoat trop cassant. De fines craquelures, en général dues à une flexion importante, abîment la coque en laissant l'eau s'infiltrer dans le stratifié.

TROUS D'ÉPINGLE – De minuscules bulles dans le gelcoat réduisent son étanchéité et favorisent l'absorption d'eau.

FIBRES PROÉMINENTES – On voit parfois des fibres dépasser sous ou à travers le gelcoat.

Cela abîme la coque aux endroits où l'eau s'infiltré par action capillaire.

GELCOAT INSUFFISAMMENT POLYMÉRISÉ – Cela se produit aux endroits où le gelcoat a été mal mélangé ou appliqué dans des conditions inappropriées. Ceci provoque un manque d'étanchéité.

QUE FAIRE SI L'OSMOSE APPARAÎT?	
1	LA BONNE PRÉPARATION DU GELCOAT Cela comprend l'élimination complète des anciens antifouling et du gelcoat pour permettre le séchage de la coque. Cette élimination de gelcoat peut être locale ou totale selon la gravité des dommages et sur les conseils d'un professionnel qui aura examiné le bateau.
2	SÉCHAGE DE LA COQUE C'est l'étape capitale du traitement. Si vous ne laissez pas suffisamment sécher la coque, le problème d'osmose ré-apparaîtra et la présence d'une peinture époxydique rendra plus difficile le séchage. International recommande d'être très vigilant lors des opérations de lavages et de contrôles du séchage du stratifié.
3	APPLICATION DE GELSHIELD® PLUS C'est une peinture époxydique non solvantée destinée à enrober tous les tissus et fibres remis à nu. Cette peinture époxydique procure une couche étanche qui réduit la possibilité de retour du problème.
4	APPLICATION DE GELSHIELD® 200 S'utilise comme intermédiaire de liaison avec l'antifouling.

INTERVALLES DE SURCOUCHAGE RECOMMANDÉS (MINI-MAXI)		
TEMPÉRATURES	PRIMAIRE Gelshield® 200 sur lui-même	PREMIÈRE COUCHE D'ANTIFOUILING
5°C	10 – 6	10 – 24
15°C	5 – 6	5 – 9
23°C	3 – 6	3 – 7
35°C	2 – 6	2 – 5
NOMBRE DE COUCHES	5/6	1

LEGENDE: Heures ● Mois ○

COMMENT PRÉVENIR L'OSMOSE

Prévenir étant meilleur que guérir un traitement préventif est recommandé tant sur bateau neuf que sur coques déjà anciennes. Le but est de revêtir la carène d'une barrière étanche, ceci sur le gelcoat existant. Il n'y a pas de meilleur moment pour appliquer un système préventif que lorsque le bateau n'a pas encore été mis à l'eau. Certains constructeurs de bateaux appliquent maintenant un système préventif, et il vaut toujours mieux savoir si c'est le cas en ce qui vous concerne. N'hésitez pas à nous contacter pour plus d'informations. Cependant, il faut souligner que les traitements préventifs ne peuvent pas empêcher le développement du processus d'osmose une fois qu'il a commencé, et vous devez donc vous assurer qu'un examen complet avec mesure d'humidité a été effectué avant d'appliquer un traitement préventif.

TRAITEMENT PRÉVENTIF OSMOSE

ETAPE	PRODUIT	POLYESTER	TEMPS DE TRAVAIL*	TEMPS DE SURCOUCHAGE**
NETTOYAGE	Super Cleaner	OUI	1	
PONÇAGE		180 grade	2-4	
PRIMAIRE	Gelshield® 200 VC® Tar2	1	1	3 2
ENDUIT	Watertite (si nécessaire)	OUI		5
PRIMAIRE	Gelshield® 200 VC® Tar2	3	1	3 2
LIAISON ANTIFOUILING	Gelshield® 200 VC® Tar2	1	1	3 Voir étiquette du produit
ANTIFOUILING	Antifouling standard VC® 17m Extra	2-3	1	Voir étiquette du produit
TEMPS DE TRAVAIL TOTAL:			2 WEEK-ENDS	

LEGENDE: ● Nb de couches ● Minutes ● Heures

* Durée moyenne de travail sur un bateau de 8m.

** Temps de séchage minimum entre couches, à une température de 23°C.

Se reporter aux fiches techniques (également disponibles sur notre site yachtpaint.com) ou étiquettes pour le séchage à d'autres températures.

Votre meilleure ligne de défense contre l'osmose

LES SOLUTIONS	PRIMAIRE PRÉVENTIF OSMOSE	PRODUITS ASSOCIÉS	
			
LES PROBLÈMES	GELSHIELD® 200 Primaire epoxy solvanté pour la prévention de l'osmose sur gelcoat	GELSHIELD® PLUS Primaire epoxy sans solvant applicable en forte épaisseur pour traitement curatif	WATERTITE ENDUIT EPOXY Enduit séchage rapide
PROTECTION DES COQUES NEUVES OU EN BON ÉTAT	OUI	NON	NON
RÉPARATION DES COQUES ENDOMMAGÉES PAR L'OSMOSE*	OUI***	OUI**	OUI

* Un traitement curatif osmose nécessite l'intervention d'un professionnel qualifié. Consulter International pour plus de détails.

** Ne pas utiliser directement sur gelcoat. Si l'on souhaite appliquer un produit non solvanté sur gelcoat, commencer avec Epiglass® avant d'enchaîner avec Gelshield® Plus.

*** Seulement en tant que couche de liaison après traitement curatif sans solvant avec Gelshield® Plus.

SI LA CARÈNE EST NEUVE OU A ÉTÉ REMISE À NU	
1	Nettoyer la surface avec Super Cleaner et une brosse. Rincer abondamment à l'eau douce et laisser sécher.
2	Inspecter la carène pour déceler d'éventuels défauts que vous enduirez avec Watertite. Sur les zones plus étendues, appliquer au préalable une couche de Gelshield® Plus sans solvant. Si les dégâts sont plus importants, assurez-vous que le gelcoat est toujours intègre et que l'eau n'a pas atteint le stratifié.
3	Poncer le gelcoat au grade 180 puis nettoyer avec Super Cleaner.
4	Mélanger 3 volumes de base de Gelshield® 200 avec 1 volume de durcisseur. Veiller à ne pas mélanger une quantité trop importante afin de ne pas gâcher le produit. Appliquer Gelshield® 200 en respectant les délais entre couches spécifiés en page 39. Un total de 5 à 6 couches est nécessaire pour une prévention efficace. Terminer avec l'antifouling International de votre choix en respectant le délai de surcouchage de Gelshield® 200 par l'antifouling (voir page 39).

NOTA: SI LA CARÈNE ÉTAIT DÉJÀ RECOUVERTE D'UN PRIMAIRE EPOXY, COMMENCER À L'ÉTAPE 2.



IMPORTANT: L'APPLICATION D'UN SYSTÈME PRÉVENTIF GELSHIELD® PEUT ÉVITER UN PROBLÈME ULTÉRIEUR GRAVE ET CÔUTEUX.

Réparer et construire avec Epiglass®

RÉSINE EPOXY ET ADDITIFS

Epiglass® est depuis longtemps à la pointe des résines epoxy pour la plaisance. C'est en 1950 qu'Epiglass® a été mise au point pour la marine en Nouvelle Zélande.

Le système Epiglass® (résine, additifs poudre...) peut être utilisé pour une multitude de travaux.

Epiglass® peut être utilisé comme base avant de vernir, pour coller, enduire, stratifier... Que vous restauriez, construisiez ou simplement entreteniez un bateau, Epiglass® peut vous aider à obtenir des résultats performants et durables.

RÉUSSIR SON MÉLANGE EPIGLASS®	
	<i>Les pompes Epiglass® sont calibrées pour dispenser en une seule pression, le correct rapport de mélange base / durcisseur. Elles permettent d'éviter toute déperdition ainsi que tout contact de la résine et du durcisseur avec la peau au moment du mélange.</i>
1	Mélanger 4 volumes de base et 1 volume de durcisseur (si vous utilisez les pompes, une pression sur chacune des pompes suffit; assurez vous qu'elles sont bien amorcées).
2	Mélanger lentement et longuement.
3	Si nécessaire, ajouter les charges jusqu'à obtention de la viscosité recherchée.



IMPORTANT: PLUS D'INFORMATIONS DISPONIBLES SUR NOTRE SITE INTERNET yachtpaint.com

Pour en savoir plus, rendez-vous sur – yachtpaint.com

Quels produits pour quelles utilisations

PRINCIPALES UTILISATIONS DU SYSTÈME EPIGLASS®	HT9000 Mélange Epiglass®	HT110 Agent Epaisissant	HT220 Charge Haute Densité
	<ul style="list-style-type: none"> Durable et très résistante pour plastifier, stratifier, réaliser des joints, enduire, coller... Basse viscosité pour un mélange facile et une bonne imprégnation Rapport de mélange base / durcisseur : 4 / 1 Sans phénol pour une utilisation plus agréable Très étanche pour une utilisation aussi bien en zones émergées qu'immergées 	<ul style="list-style-type: none"> Pour obtenir une colle de forte résistance Viscosité variable selon les travaux réalisés en fonction du volume d'HT110 que l'on incorpore au mélange Epiglass® pur 	<ul style="list-style-type: none"> Fibre de cellulose blanche
STRATIFICATION	OUI		
PLASTIFICATION	OUI		
ETANCHÉIFICATION	OUI		
ASSEMBLAGE (JOINTS)	OUI	OUI	OUI (joints sur bois)
COLLAGE	OUI		OUI

Type de mélange	HT9000 Mélange Epiglass®	HT110 Agent Epaisissant	HT220 Charge Haute Densité
MÉLANGE POUR COLLAGE BASSE VISCOSITÉ	1	1	
MÉLANGE POUR COLLAGE HAUTE VISCOSITÉ/ JOINTS CONGÉS	1	1	1

Note: ce tableau illustre les rapports en volume des additifs avec le mélange Epiglass®. Les volumes des additifs peuvent être différents dans le cas de tâches particulières.

REALISER DES JOINTS CONGE AVEC EPIGLASS®

QU'EST CE QU'UN JOINT CONGÉ? – Les joints congés sont un moyen extrêmement simple et efficace pour assembler deux parties d'une structure. Exemples d'utilisation d'un joint congé:

- Joint cloison/coque.
- Joint d'angle d'intérieur.

Les joints congés sont également utiles pour assembler du contreplaqué d'épaisseur inférieure à 6mm. Sur des épaisseurs plus importantes, le rayon du joint est plus grand ce qui réduit l'efficacité du joint.

CALCUL DU RAYON DU JOINT

On peut réaliser un joint congé en utilisant une spatule à bout arrondi de la même largeur que le joint que l'on désire. Les formules ci-dessous donnent le rayon que doit avoir l'arrondi de la spatule en fonction de la densité du mélange.

MÉLANGE POUR JOINT CONGÉ HAUTE DENSITÉ (Agent Epaisissant, Charge Haute Densité):

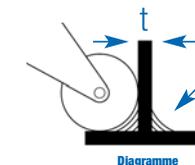
Rayon (r) = 2.5 à 5 fois l'épaisseur du bois (t)

MÉLANGE POUR JOINT CONGÉ DE FAIBLE DENSITÉ

Rayon (r) = 4 à 12 fois l'épaisseur du bois (t)

Ces formules servent de guide et ont été établies à partir de nos tests et expériences. Il y a de nombreuses variables qui dépendent de la consistance et du mélange des produits ajoutés à la résine. Il est conseillé de construire un joint congé test afin de s'assurer que lorsqu'après durcissement complet, s'il est amené à la rupture, celle-ci se produit dans le bois et non dans le joint congé. Quantité approximative requise par mètre de joint à réaliser (y compris les pertes):

$$\text{Volume (ml) de joint} = \text{Rayon (mm)} \times \text{Rayon (mm)} \times 0.25 \times \text{longueur de joint (m)}$$



Diagramme

COLLER AVEC EPIGLASS®

- 1 Bien Préparer la surface. Poncer et...
- 2 Nettoyer au diluant Epiglass®
- 3 Mélanger la résine et le durcisseur Epiglass® dans le bon rapport (4 pour 1) et homogénéiser
- 4 Appliquer une couche du mélange Epiglass® sur les surfaces absorbantes
- 5 Ajouter l'Agent Epaisissant HT110 et la Charge Haute Densité HT220 jusqu'à obtention de la viscosité désirée. Plus la ligne de collage est large, plus la viscosité de la colle doit être élevée
- 6 Bien fixer et immobiliser les parties à coller. Ne pas serrer trop fort afin d'éviter de chasser la colle
- 7 Oter immédiatement le surplus
- 8 Laisser durcir avant de relâcher la pression sur les parties collées



IMPORTANT: NE PAS COLLER PAR TEMPÉRATURES INFÉRIEURES À 10°C. TOUJOURS PORTER UNE COMBINAISON ET DES GANTS! BIEN ENUIRE LES DÉFAUTS ÉVENTUELS AVANT DE RÉALISER LES JOINTS CONGÉ. APRÈS PONÇAGE, ÉLIMINER LES POUSSIÈRES AU DILUANT EPIGLASS® AVANT DE RÉALISER LES JOINTS CONGÉ.

Primaires et sous-couches

GUIDE DE CHOIX RAPIDE

● = PRIMAIRE ● = SOUS-COUCHE		PEUT ÊTRE APPLIQUÉ SUR				MONO OU BI- COMP.	ZONES ÉMERGÉES	ZONES IMMERGÉES	PEUT ÊTRE SURCOUCHÉ PAR			DILUANT N°
		POLYESTER	ACIER	ALUMINIUM	BOIS				ANTIFOULING	FINITION	VERNIS	
●	YACHT PRIMER • Pour bois, acier et aluminium en zones émergées • Bonne adhérence et séchage rapide 		✓	✓	✓	1	✓			✓		1
●	PRIMOCON • Anticorrosion et étanchéité sur tous supports avant antifouling • Séchage rapide • Couche isolante entre deux antifouling si précédent antifouling inconnu 	✓	✓	✓	✓	1		✓	✓			3
●	ETCH PRIMER • Accrochage sur aluminium, plomb et acier galvanisé • Une seule fine couche 			✓		2	✓	✓		✓		7
●	INTERPROTECT® • Haute performance anticorrosive et étanchéité renforcée sur tous supports rigides • Séchage rapide • Applicable en toutes zones émergées et immergées 	***	✓	✓	✓	2	✓	✓	✓	✓		7
●	VC® TAR2 • Haute performance anticorrosive et étanchéité renforcée sur acier et polyester • Auto-lissant pour un ponçage entre couches inutile • Base idéale avant VC®17m Extra pour une glisse exceptionnelle 	✓	✓	✓		2		✓	✓			VC®
●	PRE-KOTE • Pour polyester, bois (après primaire), acier ou aluminium • Bonne opacité • Application facile, séchage rapide • Base idéale à toutes les finitions mono-composants 	✓	**	**	**	1	✓			✓		1
●	PERFECTION® SOUS-COUCHE • Pour surfaces rigides • Séchage rapide et ponçage facile • Réhausse la brillance de la finition 	✓	**	**	**	2	✓			✓		9

* Les primaires et sous-couches bi-composants peuvent être surcouchés par des produits mono ou bi-composants. Par contre, ne pas appliquer de produits bi-composants après des produits mono-composants.

** Ne pas appliquer directement sur acier, bois ou aluminium. Appliquer au préalable un primaire.

*** Sur Gelcoat, dans le cas d'un traitement préventif osmose utiliser Gelshield® 200. Dans tous les autres cas utiliser Interprotect®.

Diluants, nettoyage du matériel et fluidifiants - GUIDE DE CHOIX RAPIDE

PRODUIT	DILUANT	NETTOYAGE DU MATÉRIEL D'APPLICATION	FLUIDIFIANT	UTILISER AVEC					TYPE DE PRODUIT		COMMENTAIRES
				ANTIFOULING	PRIMAIRE	SOUS-COUCHE	FINITION	VERNIS	MONO-COMPOSANT	BI-COMPOSANT	
 No. 1	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓		Nettoyant et diluant multi-usages (sauf antifouling)
 No. 3	✓	✓		✓	✓				✓		Ne pas utiliser avec VC® 17m Extra ou Micron® Optima. S'utilise avec le primaire Primocon.
 No. 7	✓	✓			✓					✓	Spécial produits epoxy
 No. 9	✓	✓				✓	✓	✓		✓	Spécial application brosse des polyuréthanes bi-composants (application pistolet : utiliser Diluant n°10)
 VC® THINNER	✓	✓		✓	✓				✓	✓	Spécial VC® Tar2 et VC® 17m Extra
 No. 100			✓				✓			✓	Spécial application brosse des polyuréthanes bi-composants par temps chaud
 No. 333 FLUIDIFIANT			✓				✓	✓	✓		Spécial Brightside®, Schooner® et autres finitions et vernis mono-composants

Qu'est-ce qu'un fluidifiant?

Un fluidifiant est une combinaison de solvants, contrairement à un diluant qui est en général le même solvant que celui utilisé dans la fabrication du produit pour lequel il est préconisé.

Un fluidifiant est formulé pour :

- améliorer le rendu du produit
- éviter les coulures
- prolonger le temps ouvert
- optimiser le brillant du produit et éviter les marques de brosse

gamme d'entretien complète

Ce guide synthétique vous permettra de savoir rapidement comment prendre soin de votre bateau, restaurer le brillant du gelcoat et des surfaces peintes ou encore redonner au teck son aspect naturel comme neuf.



un système multi-usages en 3 étapes

Tous ces produits peuvent être utilisés seuls ou en cycle complet facile à mettre en oeuvre. Vous pouvez ainsi assurer l'entretien de votre bateau tout au long de la saison.

En suivant ces trois étapes, vous pouvez nettoyer, restaurer, polir et protéger votre bateau avec un minimum d'efforts et pour un résultat garanti!

1: nettoyer

- La formule ultra-puissante de Super Cleaner supprime les restes de cire, les salissures légères, les traces d'huile
- N'endommage pas le plexiglass
- **Rincer la surface à nettoyer, doser selon le degré de salissure du support (mélanger à de l'eau douce ou salée), nettoyer avec une éponge et rincer**
- **Répéter si nécessaire**



Gelcoat ✓ Peinture ✓

2: préparer et restaurer

Détachant déjaunissant pour gelcoat

- Gel déjaunissant forte puissance, élimine également les taches
- Efficace avec un minimum d'efforts
- **Appliquer à l'éponge, laisser poser 15 minutes et rincer**



Gelcoat ✓ Peinture ✓

Liquide à polir

- Formule fine pour supprimer les fines rayures et les marques peu prononcées
- Restaure le brillant pour une finition lustrée
- **Appliquer avec un chiffon propre et polir par mouvements circulaires**



Gelcoat ✓ Peinture ✓

3: polir et protéger

Finition standard

- Nettoie, polit et cire en une application
- Un résultat rapide sans effort
- **Appliquer avec un linge propre et sec, polir par mouvements circulaires**



Gelcoat ✓ Peinture ✓

Finition haute performance au Teflon®

- Premium Polish est un polish à la cire procurant une surface brillante
- Avec Teflon® pour une protection renforcée contre les salissures et les graisses
- **Appliquer une fine couche avec un chiffon propre et sec, laisser sécher et polir par mouvements circulaires**



Gelcoat ✓ Peinture ✓

- UV Protecting Wax Sealer est une cire de protection renforcée en agents anti-UV
- Avec Teflon® pour une protection renforcée contre les salissures et les graisses



- **Appliquer une fine couche avec un chiffon propre et sec, laisser sécher et polir par mouvements circulaires**
- **Répéter si nécessaire**

rénover le teck en deux étapes

Retrouver la beauté du teck en nettoyant, restaurant et protégeant pont, mains courantes, cockpit... sans efforts!

1: restauration

- Teak Restorer nettoie et redonne au teck sa couleur d'origine
- Ne blanchit pas et n'endommage pas les surfaces environnantes
- **Rincer le teck (à l'eau douce ou eau de mer), appliquer généreusement. Après 5 minutes, brosser et rincer à l'eau douce**



2: protection

- Teak Oil nourrit et protège le teck, même humide
- Contient des agents anti-rouille pour ne pas endommager les vis ou autres pièces métalliques
- **Appliquer 1 à 2 couches avec un chiffon propre et sec. Laisser sécher avant manipulation**



Cette section traite des principaux supports que l'on rencontre, du matériel à utiliser et des consignes d'hygiène et de sécurité.



tout le reste... ou presque!

Nous avons souligné dans ce manuel l'importance d'une bonne préparation de surface. Prenez le temps de connaître les caractéristiques de chaque matériau afin de vous éviter d'éventuels problèmes ultérieurs.

LE POLYESTER

Le polyester se compose d'une résine renforcée de fibres de verre, sous forme de mat ou roving. Une fois la résine durcie, le stratifié qui en résulte est solide et rigide. L'extérieur lisse est un gelcoat protecteur composé de résine de polyester.

Malgré les avantages certains du polyester, il est comme tout autre matériau sujet au vieillissement sous les effets conjugués du soleil et de l'environnement marin.

Il est important de retenir les deux points suivants:

Le polyester est sujet à l'osmose!
Pour plus de détails, se reporter aux pages 36 à 40.

Les gelcoats d'altèrent!
Le gelcoat finit par s'altérer, sous l'action des U.V (rayons ultraviolets). Le bateau peut perdre son brillant et prendre un aspect fariné. Polir avec des cires protectrices peut retarder le phénomène, mais finalement, une couche de peinture sera nécessaire pour protéger le gelcoat.

L'ALUMINIUM

L'aluminium est un matériau excellent mais il faut l'entretenir avec beaucoup de soin pour obtenir les résultats escomptés. Les alliages légers sont sujet à la corrosion s'ils ne sont pas correctement traités et entretenus.

Au neuveage, une couche d'oxyde se forme à la surface. Cette couche offre une certaine protection, mais celle-ci n'est pas totale. Il est donc très important d'apporter une attention particulière à la protection de l'aluminium par les primaires adéquats.

Contrôle du bateau: L'aluminium nécessite de contrôler tous les ans l'état de sa surface et de traiter immédiatement toute trace de corrosion éventuelle. On apportera une attention particulière aux soudures.

Compatibilité des antifoulings avec l'aluminium: L'utilisation de peintures anti-salissures contenant du cuivre métallique ou de l'oxyde de cuivre engendre un fort risque de corrosion de l'aluminium. Ce type de peinture anti-salissures ne doit donc jamais être utilisé. Celles à base de thiocyanate de cuivre peuvent être appliquées sur alliage léger après bien sûr s'être assuré qu'il est revêtu d'un système anticorrosif adéquat.



IMPORTANT: POUR PLUS D'INFORMATIONS SUR LES SUPPORTS, LA PRÉPARATION DE SURFACE ET LES PRIMAIRES, CONSULTEZ NOTRE SITE yachtpaint.com

LE BOIS

Le bois est le seul matériau naturel de construction de bateau utilisé actuellement, et bien qu'il nécessite en général plus d'entretien que les bateaux en polyester, un bateau en bois bien entretenu attire tout de suite les regards admiratifs dès qu'on l'aperçoit.

La nature fibreuse du bois engendre la tendance à absorber l'humidité de l'atmosphère. En conséquence, le bois gonfle et se contracte plus ou moins selon le type de construction. Pour qu'un revêtement vernis ou peint reste intact sur la surface d'un bois qui travaille, il devra être d'une nature très souple. La teneur en humidité du bois peut permettre l'apparition de spores fongiques, entraînant pourriture et putréfaction. Le bois peut également être attaqué par les animaux marins qui mangent les fibres du bois. Le bois a donc besoin d'être protégé des agressions et de l'humidité par des produits de traitement et des revêtements de bonne qualité.

LES BOIS DURS

Les bois durs proviennent d'arbres à feuillage caduc qui poussent en général lentement et dont le grain est serré comparé aux bois tendres. Ce grain serré donne une grande résistance au bois, tant en largeur qu'en longueur, ce qui en fait le bois idéal pour la construction.

L'acajou – L'acajou durera de nombreuses années dans un environnement marin avec peu de protection, car l'eau de mer a des qualités antiseptiques. Ce qui n'est pas vrai avec l'eau douce qui finit par pourrir et putréfier si elle arrive à pénétrer les fibres du bois.

L'acajou doit donc être constamment protégé de l'eau douce et quand cela est possible être lavé à l'eau de mer.

Teck et Iroquo – Ce sont des bois gras protégés naturellement de la pourriture et

de la décomposition. De plus, ils contiennent de la silice qui leur permet de résister à l'usure.

Le chêne – Les métaux ferreux comme l'acier et le fer réagissent mal en présence de chêne en raison du tannin qu'il contient dans ses fibres. Des taches noires apparaissent, et même des réactions chimiques attaquent le métal à cause de l'acide tannique qui s'est formé.

LES BOIS TENDRES

La veine de ces bois est longue, droite et généralement plus largement espacée que pour les bois durs, car ces arbres poussent rapidement. Cela veut dire que leur solidité réside surtout dans le sens de la longueur; c'est pourquoi il sont utilisés pour la mâture, le gouvernail, les ceintures, les rames, etc.

L'ACIER

L'acier est un alliage à base de fer à teneur faible en carbone pouvant contenir de faibles pourcentages d'autres éléments. La grande résistance de l'acier liée à l'épaisseur des tôles ainsi que son aptitude au découpage et à la mise en forme, en font un matériau adapté à la construction des coques et des superstructures. Les fixations comme les boulons et les rivets sont souvent d'un alliage différent pour en augmenter la solidité, alors que les éléments d'accastillage

contiennent souvent du chrome pour les rendre inoxydables et résistants à la rouille.

L'acier rouille! La forme de corrosion la plus courante sur l'acier est la rouille. Cette réaction nécessite la présence d'eau, le sel contenu dans l'eau de mer étant un élément aggravant.

L'acier se déforme! En raison de la flexibilité et de la solidité de l'acier, il est difficile à briser, mais un choc peut le bosseler et le déformer localement. Cela peut représenter des problèmes pour un revêtement protecteur qui peut ne pas être aussi souple.



Hygiène et Sécurité

L'étiquetage des consignes d'hygiène et de sécurité sur les bidons de peinture est une exigence légale et fait partie intégrante de nos étiquettes. Toutefois, les mots employés appartiennent au domaine juridique et sont souvent difficiles à comprendre. Dans ce chapitre, nous voulons vous aider dans la lecture des symboles et du texte. D'autres informations sont également fournies pour permettre d'effectuer les travaux de peinture avec le minimum de risques.

SYMBOLES D'AVERTISSEMENT

Corrosif – Ce produit agresse les yeux et la peau et peut occasionner des brûlures.

Nocif – Ce produit peut blesser en cas de contact avec la peau, par inhalation ou par voie buccale – Le type de danger sera spécifié.

Irritant – Ce produit peut donner une irritation cutanée qui durera une journée ou deux.

Inflammable – Une étincelle ou une cigarette incandescente peut déclencher un feu, plus facilement qu'avec de l'essence.

Consignes de sécurité générales – D'autres consignes de sécurité générales sont données plus en détail ci-après pour vous aider en cas de problème lors de l'utilisation de nos produits.

SANTÉ

Ne pas avaler – La consommation, le stockage ou la préparation de nourriture ou de boisson sont fortement déconseillés sur le lieu de stockage ou d'utilisation de la peinture. En cas d'absorption accidentelle, appelez un médecin d'urgence, laissez le patient au repos et ne le faites PAS vomir.

Évitez d'inhaler – On peut réduire l'inhalation des vapeurs de solvant, poussières toxiques ou odeurs de peinture par une ventilation adéquate. Si cela n'est pas suffisant, ou conformément aux indications de l'étiquette, utilisez un appareil de protection respiratoire. Pour décaper un ancien revêtement anti-salissures, portez un masque de type cartouche, Ne jamais brûler ou poncer à sec un revêtement anti-salissures en raison de la poussière toxique ou des vapeurs qu'il dégage. Dans des endroits mal ventilés, portez un masque avec arrivée d'air. Les vapeurs de solvant sont plus lourdes que l'air et font remonter l'air respirable. La respiration de ces vapeurs peut entraîner des vertiges, écoeurement et maux de tête, voire des évanouissements. Une fois encore, lisez l'étiquette attentivement pour recourir à la protection recommandée. Les peintures appliquées au pistolet présentent d'autres dangers pour la santé. Il faut absolument éviter d'inhaler les brouillards de pulvérisation. Lisez attentivement l'étiquette et portez la protection recommandée, en général un masque avec arrivée d'air est la meilleure protection, car elle alimente l'utilisateur en air frais. Ne jamais poncer à sec une peinture anti-salissures.

Évitez tout contact avec les yeux – Il est recommandé d'utiliser une protection des yeux pendant l'application et à chaque moment où il existe un risque d'éclaboussures de peinture sur le visage. Des écrans oculaires ou des lunettes, bon marché et disponibles maintenant partout, sont recommandés. Utilisez une protection conforme aux normes en vigueur. Si, malgré cela, l'œil est contaminé, aspergez l'œil d'eau douce propre pendant au moins 15 minutes, en maintenant les paupières écartées; appelez un médecin.

Évitez tout contact avec la peau – Une irritation cutanée peut se produire après contact avec la peinture. Vous devez donc toujours porter des gants et des vêtements de protection lors de l'application ou du mélange de toute peinture. Portez une combinaison qui vous protégera tout le corps, les bras et les jambes. Une crème de protection est recommandée, choisissez la non grasse et insoluble dans les solvants. Nous vous conseillons de retirer bagues et bracelet-montre avant de commencer le travail, car ils peuvent coincer des particules de peinture dans la peau. Enlevez la peinture sur les parties du corps contaminées en lavant à l'eau chaude et au savon. Après ce lavage, appliquez une lotion pour la peau. (N'utilisez jamais de solvant ni de Diluant pour vous nettoyer).

RISQUES D'INCENDIE OU D'EXPLOSION

La plupart des peintures contiennent des solvants organiques qui peuvent s'évaporer dans l'air dès l'ouverture du bidon. Quelques précautions simples peuvent éviter bien des dangers:

- ~ Éloignez les flammes nues du lieu de stockage, d'ouverture ou d'application de la peinture.
- ~ **Ne fumez pas**
- ~ Stockez la peinture dans un endroit sec et bien ventilé, loin de toute source de chaleur et du soleil direct.
- ~ Bien fermer les pots après utilisation.
- ~ Évitez toutes sources d'étincelles, les appareils électriques non anti-déflagrants, et tout branchement électrique défectueux.
- ~ Ne laissez pas de chiffons imbibés de peinture traîner aux alentours ni dans les poches de votre combinaison.



Quel matériel?

Le matériel utilisé pour l'application de la peinture peut faire toute la différence entre un travail réussi et un travail raté. Des conseils d'utilisation figurent toujours sur l'emballage de la peinture; si, par exemple, l'emploi d'un type de pinceau ou d'un rouleau spécial est nécessaire, cela sera indiqué.

- ✓ **DÉCAPAGE DE LA PEINTURE** Pour éliminer l'ancienne peinture, utilisez un grattoir. Le choix du grattoir est en fonction de chacun, mais il doit toujours être tranchant. Nous vous recommandons d'arrondir les coins pour réduire les risques de rainure, surtout en retirant la peinture du bois. Un type de grattoir « tirant » sur la peinture est préférable à un grattoir qui « pousse ».
- ✓ **PONÇAGE** Au ponçage, la quantité de papier abrasif à utiliser varie énormément. A titre indicatif, il vous faut environ une feuille par mètre carré d'un support nu comme le bois ou le polyester. Pour les surfaces anciennement peintes, il vous faudra une demi-feuille par mètre carré et le ponçage entre chaque couche nécessitera une quantité équivalente. **NE PAS PONCER UN ANTIFOULING A SEC.**
- ✓ **PRÉPARATION** Un agitateur propre sera nécessaire pour remuer la peinture avant de l'utiliser. N'utilisez pas de vieux tournevis. Une

spatule ou un morceau de bois propre font le mieux l'affaire. Les surfaces à peindre doivent être soigneusement dépoussiérées. Il est recommandé d'utiliser des adhésifs de masquage de bonne qualité, en particulier pour les finitions.

- ✓ **BROSSE** Choisir toujours une brosse large de bonne qualité. Après usage la nettoyer au Diluant puis à l'eau savonneuse et bien la rincer.
- ✓ **ROULEAU** Utiliser un rouleau mohair pour les peintures anti-salissures et un rouleau laqueur ou mousse à petites alvéoles pour les finitions.
- ✓ **PISTOLET** L'application au pistolet requiert un matériel de spécialiste. Dans le cas de finitions bi-composants porter un masque avec apport d'air frais. La pulvérisation par un non-professionnel des polyuréthanes bicomposants n'est pas recommandée.

Toutes les peintures sont étudiées pour permettre d'obtenir l'épaisseur de film humide préconisée lors de l'application du nombre de couches conseillé. Ce ne sont évidemment que des conseils, car différentes personnes appliquent différentes épaisseurs selon leur technique ou le matériel utilisé. L'application d'un nombre de couches excessif peut poser des problèmes, mais ils sont minimes si les intervalles entre couches sont respectés. En vérifiant que la quantité de peinture appliquée en fonction de la surface est en accord avec le pouvoir couvrant indiqué sur l'emballage, on minimise les risques de sous-épaisseurs.

Comme nous l'avons déjà dit, le mode d'application que vous choisissez aura un effet direct sur l'épaisseur déposée. Nous donnons ci-dessous l'épaisseur approximative obtenue en fonction du mode d'application:

Les épaisseurs de peinture se mesurent en microns (millièmes de millimètre). La mesure de l'épaisseur « humide » se fait à l'aide d'une jauge « peigne » que l'on pose sur le film de peinture et sur laquelle on peut lire l'épaisseur déposée.

MODE D'APPLICATION	EPAISSEUR HUMIDE
ROULEAU MOUSSE	20-40 MICRONS
ROULEAU MOHAIR	20-50 MICRONS
BROSSE / PINCEAU	20-60 MICRONS
PISTOLET CONVENTIONNEL	30-100 MICRONS
PISTOLET AIRLESS	50-200 MICRONS

Un conseil? 02 35 22 13 56 (du lundi au vendredi)



TABLEAU DES POUVOIRS COUVRANTS

ANTIFOULINGS**		
PRODUIT	POUVOIR COUVRANT M²/L	NOMBRE DE COUCHES
MICRON® 66	10.0	3-4* 5-6**
MICRON® OPTIMA	8.3	2-3*
MICRON® EXTRA	10.0	2-3* 3-4**
CRUISER® UNO	8.5	1-2*
INTERSPEED ULTRA	9.4	2-3*
TRILUX	10.5	2-3*
VC® 17m EXTRA	11.0	2-3
VC® PROP-O-DREV	4.2	2-3
TRILUX 33	10	2-3
TRAITEMENT OSMOSE		
GELSHIELD® 200	8.1	5-6
GELSHIELD®	CONSULTER INTERNATIONAL	
VC® TAR 2	11.3	3-7
PRIMAIRES*		
YACHT PRIMER	12.0	4
INTERPROTECT®	8.1	2-5
PRIMOCON	7.4	1-5
ETCH PRIMER	18.0	1
VC® TAR 2	8.0	4-5
LAQUES / FINITIONS		
BRIGHTSIDE®	13.5	2-3
TOPLAC	12.0	1-2
PRE-KOTE	12.0	1-2
PERFECTION®	12.0	2-3
PERFECTION® UNDERCOAT	12.0	1-2
INTERDECK	9.5	1-2
DANBOLINE	11.0	1-2
VERNIS*		
ORIGINAL	11.7	3(M)
GOLDSPAR®	12.0	3(M)
GOLDSPAR® SATIN	10.3	3(M)
SCHOONER®	14.0	7
PERFECTION®	11.0	4(M)
Poncer au grade 320 entre les couches de finition afin d'accroître le brillant.		
ENDUITS		
INTERFILL® 100	N/A	N/A
WATERTITE EPOXY FILLER	1.0 (1MM SUR 1M)	N/A

LEGENDE: ○ METRES CARRES ● NB DE COUCHES (M) MINIMUM ♦ UNE SAISON ♦♦ MULTI-SAISONS

*Le pouvoir couvrant peut varier en fonction du bois et de l'état du support.

**Bien lire l'étiquette. Porter une protection adaptée.

index alphabétique

a	e	o
ACIER	ENDUITS	OSMOSE
Les précautions à prendre 47	Enduire les fissures et rattraper les défauts 12	Savoir diagnostiquer l'osmose 38
Antifouling 26-30	Choisir le bon enduit 11	Prévention et traitement de l'osmose 39-40
Laque 8-9	Watertite 12	Gelshield® Plus 36, 38, 40
Primaire 8-9, 28-30, 44-45		Gelshield® 200 40
ANTIFOULINGS	EPIGLASS® (résine epoxy)	
Choisir l'antifouling adapté 24-25	Réussir le mélange 41	
Les différentes étapes de l'application d'un antifouling 32	Choisir les charges 42-43	
Les carènes en aluminium 24-26, 46		
Quelle quantité prévoir 32	f	p
Les hélices et embases 33-34	FINITIONS	POLISH (voir Boatcare)
Les quilles 34	Choisir la laque adaptée 6-7	POLYESTER
Grille de compatibilité des antifouling 35	Les différentes étapes de l'application d'une laque 8-12	Osmose (voir ce mot)
Cruiser® UNO 25-26	Quelle quantité prévoir? 13	POUVOIR COUVRANT
Interspeed Ultra 24, 26	Peindre les fonds 13	Tableau 54
Micron® Extra 25-26	Brightside® 7	PRIMAIRES ET SOUS-COUCHES
Micron® Optima 24, 26	Danboline 7, 13	Guide de choix rapide 44
Micron® 66 25, 26	Interdeck 7	
Trilux 25, 27	Perfection® 6, 12	
Trilux 33 25, 27	Toplac 6	
VC® 17m Extra 24, 27, 30		q
Trilux Prop O Drev 24, 27		QUILLES
		Protection et antifouling 33-34
		s
b	g	SOUS-COUCHES (VOIR PRIMAIRES)
BOIS	GELCOAT	
Les précautions à prendre 47	Entretien 44-45	t
Antifouling 26-29	Antifouling 26-30	TECK
Laque 8-9	Laque 8-9	Voir Boatcare
Primaire 8-9, 44-45	Osmose (voir ce mot)	Les précautions à prendre 47
Vernis (voir ce mot)		Vernis 16-18
BOATCARE (entretien du bateau)		v
Choisir le produit adapté 44-45		VERNIS
	h	Choisir le vernis adapté 16-17
	HELICES ET EMBASES	Les différentes étapes du vernissage 18, 20, 21
	Protection et antifouling 33-34	Goldspat® 14, 17, 18
		Goldspat® Satin 14, 17, 18
	l	Original 17-18
	LAQUES (voir FINITIONS)	Perfection® Varnish 14, 16, 18
		Schooner® 14, 16, 18
	m	
d	MATERIEL D'APPLICATION	
DILUANTS	Pour une laque 11	
Guide de choix rapide 46	Pour un vernis 21	
	Pour un antifouling 32	
	Généralités 49	

LES PEINTURES ET L'ENVIRONNEMENT

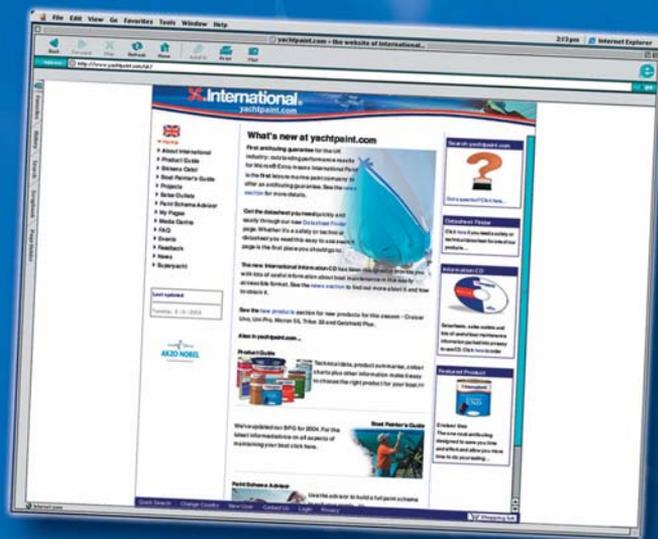
Bidons – Ne jetez pas les vieux bidons n'importe où et ne versez pas les restes de peinture dans les cours d'eau. Il y a des containers spécifiques sur les aires de carénage, utilisez les. Il est préférable de laisser la peinture sécher avant de la jeter.

Pinceaux – Ne jetez pas les vieux pinceaux n'importe où; si vous lavez les pinceaux au diluant, utilisez les containers spécifiques des aires de carénage pour jeter les diluants usagés.

Antifouling et lavage – Autant que possible, recueillez les écailles et poussières de peinture et mettez les dans une poubelle. Recueillez les eaux de lavage.

DANS TOUS LES CAS, RENSEIGNEZ VOUS LOCALEMENT SUR LES INSTALLATIONS PREVUES A CET EFFET.

yachtpaint.com



- ✘ *Guide Pratique de l'Entretien du Bateau*
- ✘ *Fiches techniques des produits*
- ✘ *Trucs et astuces*
- ✘ *Foire aux Questions (FAQ)*
- ✘ *Liste des points conseil International*

Et bien plus encore pour réussir la peinture de votre bateau!

Votre revendeur International:

International Peinture S.A.,
12, rue Théodore Maillart,
BP 1291
76600 Le Havre Cedex
Tel standard: (33) 02 35 22 13 50
Tel assistance technique: (33) 02 35 22 13 56
Fax: (33) 02 35 22 13 52

Les informations de cette brochure ne sont qu'indicatives et ne sauraient être des recommandations spécifiques ou garanties sur tel ou tel produit ou combinaison de produits. Toujours se référer aux fiches techniques, étiquettes et fiches de données de sécurité. Il est de la responsabilité de l'utilisateur de nos produits de vérifier l'exactitude des informations collectées.

© Akzo Nobel 2008
Printed in the UK YXA932


AKZO NOBEL

 **International**
yachtpaint.com

 **Mixed Sources**
Product group from well-managed
forests and other controlled sources
www.fsc.org Cert no. SCS-COC-3058
© 1996 Forest Stewardship Council

EDITION 2008/09