International

Guide pratique de l'entretien du bateau

Carte de teintes incluse

Edition Française

international-yachtpaint.com

AkzoNobel

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.

Contactez nos experts

Chez International®, nous reconnaissons l'importance d'offrir à l'ensemble de nos clients une assistance technique et des conseils de haute qualité. Que vous soyez novice ou utilisateur plus expérimenté, pour vos questions – nous serons ravis de vous aider – voici comment nous joindre...

international-yachtpaint.com

iyp.france@akzonobel.com

02 35 22 13 56

Fiche Technique

Fiche de Données de Sécurité

Étiquettes de nos Produits

Vous avez une question ? Nos experts ont la réponse !

International® et l'environnement

Nous avons de nombreux produits et systèmes pour vous aider à réduire votre impact sur l'environnement. Contactez-nous, ou visitez **international-yachtpaint.com** pour plus d'informations.

Sommaire

Guide pratique de l'entretien du bateau

Antifoulings

4 Guide des produits
7 Types d'antifouling
8 Mon nouvel antifouling est-il compatible ?
9 De quelle quantité d'antifouling ai-je besoin ?
10 Systèmes immergés :
Produits bi-composants
Produits monocomposants
Hélices, embases et propulseurs d'étrave
Gamme VC®
13 Elimination d'un antifouling
13 Pourquoi un diluant ?

Finitions

14 Guide des produits
15 Qu'est-ce qu'un agent matant ?
15 Qu'est-ce que la Poudre Anti-Dérapante ?
16 Systèmes émergés :
Systèmes peinture bi-composant
Systèmes peinture monocomposant

Vernis et enduit

18 Guide des produits
20 Systèmes vernis :
Système vernis bi-composant
Système vernis conventionnel monocomposant
20 Watertite – l'enduit indispensable

Sous-couches

21 Guide des produits

Primaires

22 Guide des produits

Avant de commencer

24 Hygiène et sécurité

Les Guides 'Pas à Pas'

26 Bien connaître les supports
28 Attention aux conditions météo !
31 Réparer de petites surfaces en polyester
32 Eliminer les anciennes finitions et anciens vernis
33 Elimination d'un antifouling
35 Appliquer une finition
37 Peindre les cales
39 Préparer un pont anti-dérapant
42 Appliquer les vernis
44 Appliquer un antifouling
47 Peindre les embases, propulseurs d'étrave, hélices et quilles
48 Comment prévenir l'osmose
50 Systèmes de protection contre l'osmose

Lexique des termes employés

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. Imprimé avec des encres contenant des huiles végétales ou des résines d'origine naturelle. Toutes les marques déposées dans cette publication sont la propriété ou licence des sociétés du Groupe AkzoNobel. YXA932 © AkzoNobel 2020

FSC www.fsc.org MIXTE Papier issu de sources responsables FSC® C014866

Guide des produits

	SPC	Erodable			Saisonnier	Semi-érodable	Matrice Dure		Film Mince	Hélices et embases
	Micron® 350	**Micron® 300**	**Cruiser® 250**	**Cruiser® 200**	**Boatguard 100**	**Trilux 33**	**Ultra 300#**	**VC® Offshore EU#**	**VC®17m Extra#**	**Trilux Prop-O-Drev**
Principales caractéristiques	• Antifouling Premium SPC (copolymère autopolissant), efficacité exceptionnelle, même en statique* • Protection multi-saisons (jusqu'à 24 mois) • La technologie SPC limite l'accumulation des couches au fil des ans • Pour eau douce, eau de mer et eau saumâtre	• Antifouling érodable gris foncé haut de gamme, pour zones à fortes salissures • Protection multi-saisons possible • L'érodabilité limite l'accumulation des couches au fil des ans • Teinte gris foncé uniquement (d'autres teintes disponibles en Micron 350 – technologie SPC)	• Antifouling semi-érodable pour voiliers et bateaux moteur (jusqu'à 25 noeuds, voire au delà en usage ponctuel) • Un an de protection même dans les eaux à fortes salissures • Meilleur rendu des couleurs	• Antifouling semi-érodable pour voiliers et bateaux moteur (jusqu'à 25 noeuds, voire au delà en usage ponctuel) • Une gamme de teintes vives incluant un vrai blanc • Convient sur tous supports, y compris l'aluminium	• Antifouling polyvalent pour voiliers et bateaux moteur • Protection saisonnière • Teintes améliorées et durables	• Taux de polissage permettant d'éviter l'accumulation de couches • Pour tous supports, y compris l'aluminium ; recommandé pour les hélices et la ligne de flottaison • Gamme de teintes vives, comprenant un 'vrai blanc' • Protection antifouling efficace jusqu'à 18 mois	• Antifouling Premium à matrice dure • Finition résistante et durable qui peut être poncée • Meilleur rendu des couleurs	• Pour une utilisation en eau douce et en eau salée • Finition dure et lisse, pouvant être poncée pour une meilleure glisse • Pour les régatiers et les bateaux moteur	• Film mince haute performance (spécial régate et bateaux très rapides) • Base fluor pour une glisse exceptionnelle • Surface dure et lisse – ponçage inutile • Séchage ultra rapide pour une mise à l'eau quasi-immédiate	• Application facilitée sur zones tourmentées • Pour hélices, embases, moteurs hors-bord • Compatible avec l'aluminium et l'inox
Remplace l'antifouling	Micron® Extra EU, Micron® WA	Micron® Extra EU	Cruiser® Uno EU	Cruiser® Bright White	Boatguard EU	–	Interspeed Ultra 2	–	–	–
Diluant / Nettoyant	No.3	No.3	No.3	No.3	No.3	No.3	Thinner No.3	VC® General Thinner	VC® General Thinner	VC® General Thinner
Pouvoir couvrant pratique (m^2 per litre)	9.0	9.0	9.0	9.0	9.0	8.3	9.0	10.5	10.0	1 aérosol pour une embase de taille moyenne
Nombre de couches	2 (12 mois) 3 (24 mois)	2 (12 mois) 3 (24 mois)	2	2	2	3 (18 mois)	2	2-3	2-3	3
Supports compatibles (Le support doit être correctement préparé)	P / B / A / PL	P / B / A / PL	P / B / A / PL	P / B / A / AL BR / I / PL	P / B / A / PL	P / B / A / AL BR / I / PL	P / B / A / PL	P / B / A / PL	P / B / A / PL	A / BR / I
Mode d'application	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Rouleau	Rouleau	Aérosol
Performance en zones à très fortes salissures	●●●●	●●●	●●	●●	●	●●	●●●	●●	●●	●●

* Plus d'infos sur la technologie SPC en page 7.

Important: Si vous naviguez régulièrement à vitesse élevée (env. 30 nœuds), vous pourrez constater une usure prématurée du revêtement. Consulter votre interlocuteur International® habituel pour obtenir un conseil si vous n'êtes pas sûr de la compatibilité d'un produit avec votre revêtement actuel.

Polissable afin d'obtenir une finition lisse.
Utilisez les biocides avec précaution. Avant toute utilisation, lisez l'étiquette et les informations concernant le produit. Dangereux. Respecter les précautions d'emploi.

P Polyester B Bois A Acier AL Aluminium BR Bronze I Inox PL Plomb

● Satisfaisante ●●●● Excellente

Types d'antifouling

Les types d'antifoulings peuvent être succinctement de deux types : durs ou érodables/ semi érodables. D'autres definitions sont également utilisées telles que polissants ou auto-polissants. Toutes ces descriptions peuvent être regroupées sous la terminologie 'érodable'.

Antifouling SPC
(copolymère autopolissant)

- Les antifoulings SPC réagissent chimiquement avec l'eau pour libérer les principes actifs de façon continue
- La couche inerte des SPC est quasi inexistante (en comparaison avec les érodables et les autres types d'antifoulings), assurant ainsi une performance étendue dans le temps
- Ce type d'antifouling est idéal pour les plaisanciers souhaitant espacer les carénages ou bénéficier de la meilleure technologie
- Pas de perte de performance lors des mises à l'eau et à l'air alternées

Erodable / Semi-érodable

- L'action polissante permet une libération contrôlée des biocides pour une performance durable
- S'érode en service
- Entretien réduit – l'épaisseur des couches successives est limitée dans le temps ce qui minimise le temps passé à la préparation de surface
- Sortie d'eau et remise à l'eau sans besoin de caréner de nouveau

À matrice dure

- Finition dure et durable
- Résiste à l'abrasion et au ponçage
- Particulièrement adapté aux bateaux très rapides ou à ceux qui échouent aux marées
- Finition ponçable

Matrice dure film mince

- Certaines formulations comprennent un microadditif fluoré pour gagner en vitesse
- Surface très lisse et à basse friction qui permet de :
  - Augmenter la vitesse
  - Optimiser le régime du moteur
  - Réaliser des économies de carburant
  - Préserve le moteur
  - Limite l'épaisseur déposée dans le temps

Mon nouvel antifouling est-il compatible ?

Lorsque vous avez identifié l'antifouling International® qui vous convient, en cas de présence d'un ancien antifouling sur votre coque, vous devrez déterminer si les deux produits sont compatibles. Le tableau ci-dessous vous permettra de déterminer rapidement la compatibilité entre les antifoulings International® et d'autres produits de la concurrence.

Cet antifouling (en bon état) est actuellement sur mon bateau :	Je vais appliquer : Micron® 350	Micron® 300	Cruiser® 250	Cruiser® 200	Boatguard 100	Ultra 300	Trilux 33	Trilux Prop-O-Drev	VC® Offshore EU	VC®17m Extra
Micron® WA	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Micron® Extra EU / Boatguard EU Cruiser® Uno EU / Cruiser® Bright White	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Trilux 33 / Ultra EU	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
VC® Offshore EU	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
VC®17m / VC®17m Extra	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Trilux Prop-O-Drev	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Antifouling inconnu	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ancien antifouling en mauvais état	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Awlgrip® Awlstar Gold Label	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Hempel Hard Racing / Hempel Mille Dynamic	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Boero Altura 619 / Boero Mistral 633 / Boero Scirocco 622	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Nautix A4 Tspeed / Nautix A3 / Nautix A4 / Nautix Marin	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

● Appliquer après un léger ponçage humide. Rincer à l'eau douce, et laisser sécher.

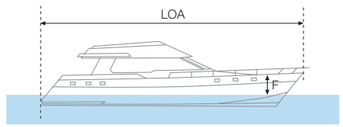
● Eliminer l'antifouling en utilisant Interstrip AF.
Voir page 35 pour **eliminer un antifouling**.

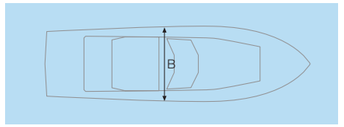
● Appliquer Primocon® comme couche isolante avant d'appliquer l'antifouling.
Voir page 46 pour **appliquer un antifouling**.

De quelle quantité d'antifouling ai-je besoin ?

Utilisez la méthode suivante en 3 étapes pour déterminer la quantité de peinture dont vous aurez besoin

1. Déterminer la surface à peindre en utilisant la formule adaptée (ci-dessous).
2. Diviser la surface par le pouvoir couvrant de la peinture que vous avez choisie, afin de déterminer le nombre de litres de produit par couche.
3. Multiplier les litres par couche par le nombre de couches pour obtenir la quantité totale de produit.

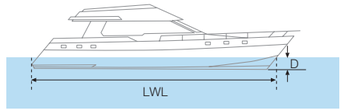




LOA Longueur totale LWL Longueur à la flottaison B Bau D Tirant d'eau F Franc bord

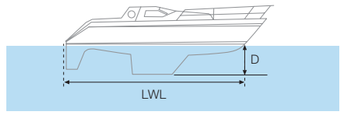
Formules pour zones immergées

Bateau moteur



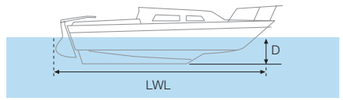
LWL x (B + D) = Surface immergée (m^2)

Voilier quille étroite



0.50 x LWL x (B + D) = Surface immergée (m^2)

Voilier quille longue



0.75 x LWL x (B + D) = Surface immergée (m^2)

Astuce

Appliquer une couche supplémentaire sur les bords d'attaque, la flottaison, les embases, quille et safran. Les fortes turbulences auxquelles sont soumises ces zones provoquent une usure prématurée de l'antifouling.

Utilisez toujours la quantité spécifiée d'antifouling. Un manque d'épaisseur peut provoquer l'apparition prématurée de salissures, et un coût élevé de mise au sec en milieu de saison.

Pour plus d'informations, consultez notre **guide de choix d'antifouling** page 4.

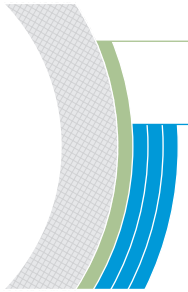
Important: Si vous êtres propriétaire d'un bateau en aluminium, n'appliquez que des antifoulings spécifiques pour aluminium afin d'éviter toute corrosion.

N'appliquez jamais de produits contenant de l'oxyde de cuivre sur l'aluminium.

Systèmes immergés :
Produits bi-composants

Ces systèmes offrent le niveau maximum de protection.

Polyester



Interprotect®
1 couche

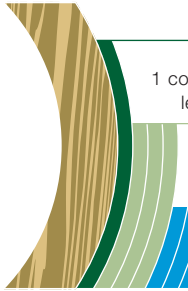
Antifouling International®
2-3 couches

Aluminium

Interprotect®
5 couches

Antifouling International®
2-3 couches

Bois

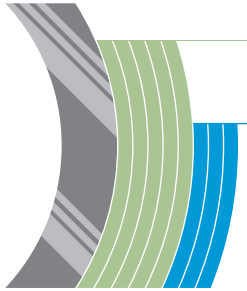


Interprotect®
1 couche diluée à 10-15% avec le Diluant n°7 (recommandé)

Interprotect®
3 couches

Antifouling International®
2-3 couches

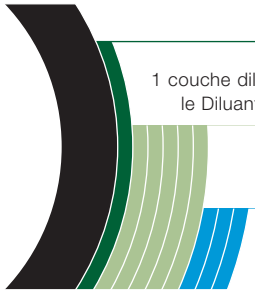
Métal / Acier



Interprotect®
5 couches

Antifouling International®
2-3 couches

Plomb



Interprotect®
1 couche diluée à 10-15% avec le Diluant n°7 (recommandé)

Interprotect®
5 couches

Antifouling International®
2-3 couches

Enduit

Si nécessaire, pour les petites surfaces, l'enduit Watertite pourra être appliqué entre la première et la deuxième couche de primaire.

Voir pages 28-29 pour la **préparation des supports nus**.

Important: Si vous êtres propriétaire d'un bateau en aluminium, n'appliquez que des antifoulings spécifiques pour aluminium afin d'éviter toute corrosion.

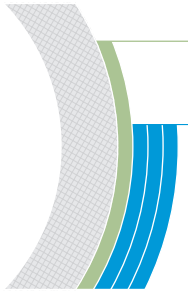
N'appliquez jamais de produits contenant de l'oxyde de cuivre sur l'aluminium.

- Primaire d'accrochage
- Primaire
- Antifouling

Produits monocomposants

Ces systèmes offrent un bon niveau de protection.

Polyester



Primocon®
1 couche

Antifouling International®
2-3 couches

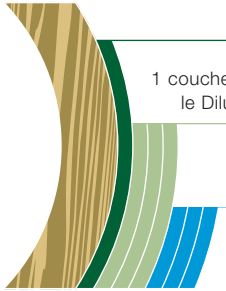
Aluminium

Primocon®
1 couche diluée à 10-15% avec le Diluant n°3 (recommandé)

Primocon®
5 couches

Antifouling International®
2-3 couches

Bois



Primocon®
1 couche diluée à 10-15% avec le Diluant n°3 (recommandé)

Primocon®
3 couches

Antifouling International®
2-3 couches

Métal / Acier

Primocon®
1 couche diluée à 10-15% avec le Diluant n°3 (recommandé)

Primocon®
5 couches

Antifouling International®
2-3 couches

Plomb

Primocon®
1 couche diluée à 10-15% avec le Diluant n°3 (recommandé)

Primocon®
5 couches

Antifouling International®
2-3 couches

Enduit

Si nécessaire, pour les petites surfaces, l'enduit Watertite pourra être appliqué entre la première et la deuxième couche de primaire.

Voir pages 28-29 pour la **préparation des supports nus**.

Important: Si vous êtres propriétaire d'un bateau en aluminium, n'appliquez que des antifoulings spécifiques pour aluminium afin d'éviter toute corrosion.

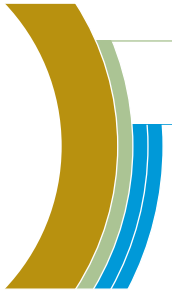
N'appliquez jamais de produits contenant de l'oxyde de cuivre sur l'aluminium.

- Primaire d'accrochage
- Primaire
- Antifouling

Utilisez les biocides avec précaution. Avant toute utilisation, lisez l'étiquette et les informations concernant le produit. Dangereux. Respecter les précautions d'emploi.

Hélices, embases et propulseurs d'étrave

Les embases sont faites en aluminium. Cela présente donc un problème de compatibilité avec l'oxyde de cuivre présent dans les antifoulings. Les hélices sont traditionnellement faites en aluminium, bronze, ou acier inoxydable.



Bronze

Propeller Primer®
Primaire 1-2 couches

Trilux Prop-O-Drev
Trilux 33
Antifouling International
2-3 couches

Aluminium

Propeller Primer®
Primaire 1-2 couches

Trilux Prop-O-Drev
Trilux 33
Antifouling International
2-3 couches

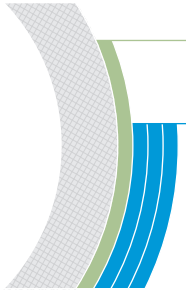
Acier inoxydable

Propeller Primer®
Primaire 1-2 couches

Trilux Prop-O-Drev
Trilux 33
Antifouling International
2-3 couches

Gamme VC®

Utilisez les systèmes suivants pour les antifoulings de la gamme VC®.



Polyester

VC® Tar 2
1 couche

Antifouling International® VC®
2-3 couches

Plomb

VC® Tar 2
3 couches min.

Antifouling International® VC®
2-3 couches

Métal / Acier

VC® Tar 2
4 couches min.

Antifouling International® VC®
2-3 couches

Enduit

Si nécessaire, pour les petites surfaces, l'enduit Watertite pourra être appliqué après la première couche de VC® Tar 2.

Voir pages 28-29 pour la **préparation des supports nus**. Voir page 52 pour les **systèmes de protection contre l'osmose**.

- Primaire d'accrochage
- Primaire
- Antifouling

Elimination d'un antifouling

Si votre antifouling actuel est en mauvais état, nous recommandons son élimination complète avant de remettre en peinture. **Interstrip AF** a été formulé pour éliminer les antifoulings sur tous supports, et peut être employé sur polyester sans endommager le gelcoat.

P Polyester
B Bois
A Acier
AL Aluminium

Principales caractéristiques
- Décapant pour antifouling
- N'endommage pas le gelcoa

Supports compatibles
P / B / A / AL

Utilisable en zones émergées ●

Utilisable en zones immergées ●

Pouvoir couvrant (m² per litre) Variable

Mode d'application Brosse

Pourquoi un diluant ?

Les diluants sont des solvants généralement identiques ou très similaires à ceux spécifiés pour le produit. Les diluants peuvent être employés comme additif pour faciliter l'application, ou pour le nettoyage du matériel.

No.1

Diluant d'usage général, à utiliser avec les produits et vernis mono-composants (à l'exclusion des antifoulings).

No.3

S'utilise typiquement avec les antifoulings (à l'exception des anti-foulings de la gamme VC®).

No.7

Formulé pour une utilisation avec les primaires époxydiques.

No.9

A utiliser avec les vernis et laques bi-composants.

VC® General Thinner

Spécialement formulé pour une utilisation avec les produits de la gamme VC®.

Guide des produits

	Perfection	**Toplac®**	**Interdeck®**	**Danboline**
Principales caractéristiques	• Finition polyuréthanne bi-composant haute performance • Durcissement chimique pour une finition plus durable et une meilleure résistance à l'abrasion • Protection anti-UV unique, pour une gamme de teintes au brillant renforcé et durable • Un résultat de qualité professionnelle facile à obtenir	• Solide réputation – admirée sur les yachts et bateaux depuis des décennies • Facile d'utilisation – sa texture homogène permet une application à la brosse sans marques, et un rendu de professionnel • La technologie alkyde silicone offre un brillant intense, et des teintes lumineuses • Excellente durabilité ; dure plus longtemps que les autres laques monocomposant conventionnelles	• Peinture polyuréthanne antidérapante pour pont • Contient un additif minéral fin, pour une surface antidérapante, résistante à l'abrasion • Convient pour tous supports • Finition peu brillante pour éviter la réverbération • Applicable directement depuis le pot à la brosse ou au rouleau	• Revêtement résistant à l'abrasion pour cales, coffres, et cloisons • Résistance chimique aux fumées, à l'essence et à l'huile • Forte opacité pour un bon pouvoir couvrant • Nettoyage facile permettant de réduire l'entretien
Diluant	Thinner No. 9	Thinner No. 1	Thinner No. 1	Thinner No. 1
Pouvoir couvrant pratique (m² per litre)	11.9	12.0	10.8	11.0
Nombre de couches	2-3	2-3	1-2	1-2
Supports compatibles (Le support doit être correctement préparé)	P / B / A / AL	P / B / A / AL	P / B / A / AL	P / B / A / AL
Mode d'application	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau
Sous-couche recommandée	Perfection Undercoat	Pre-Kote	–	–
Pour une finition satinée, ajoutez :	Polyurethane Matting Additive	–	–	–
Pour une finition antidérapante, ajoutez :	Non-Slip Additive	Non-Slip Additive	–	–

P Polyester B Bois A Acier AL Aluminium

Qu'est-ce qu'un agent matant ?

Un agent matant peut être ajouté aux finitions et vernis International® ; et selon la quantité ajoutée au produit, une palette de brillants, satins et mats peut être obtenue. International® commercialise deux types d'agents matants, à intégrer dans un produit mono ou bi-composant de la gamme.

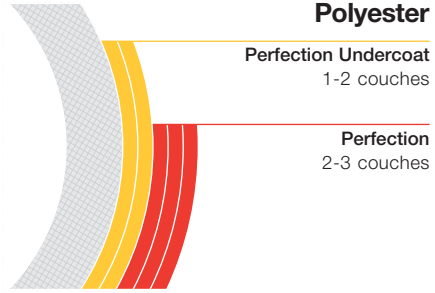
Qu'est-ce que la Poudre Anti-Dérapante ?

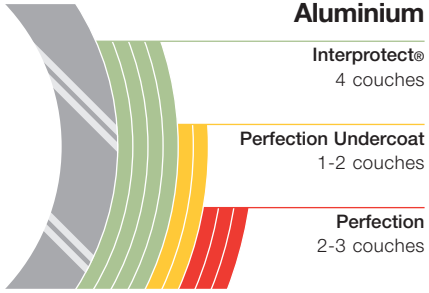
La Poudre Anti-Dérapante est un additif composé de grains minéraux, pouvant être ajouté aux finitions pour les zones émergées avant l'application, ou saupoudré sur film humide afin d'obtenir une finition anti-dérapante. De même que pour l'Agent Matant, le résultat final dépend de la quantité de produit ajoutée à la finition.

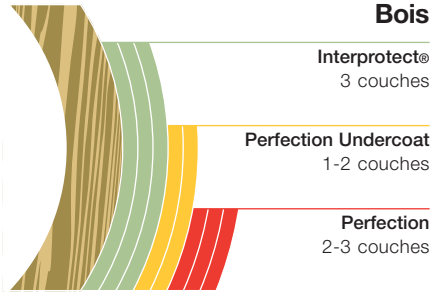
Plus d'informations est disponibles sur les étiquettes des produits, ou sur les Fiches Techniques des produits, disponibles sur international-yachtpaint.com

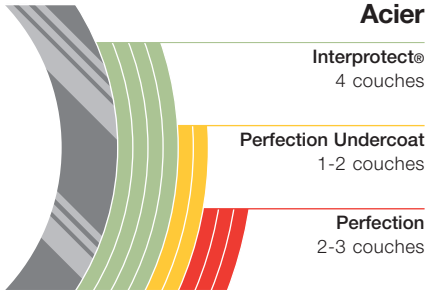
Systèmes émergés :
Systèmes peintures bi-composant

Ces systèmes donnent le niveau de protection maximum.









Enduit

Si nécessaire, pour de petites surfaces, l'enduit Watertite peut être appliqué après la première couche de primaire.

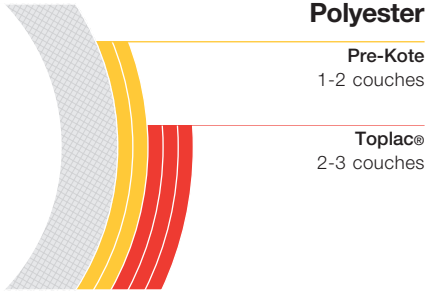
Bois gras

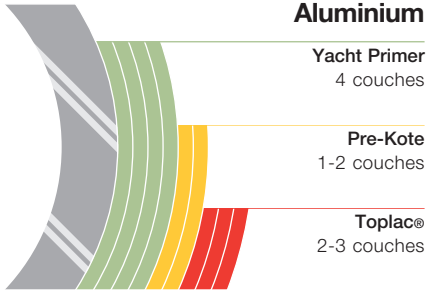
Les bois durs tels que le teck et l'iroko, naturellement gras, doivent être préalablement correctement dégraissés avec le solvant approprié, avant application de la première couche.

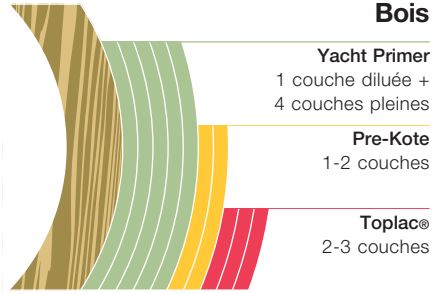
- Primaire
- Sous-couche
- Finition

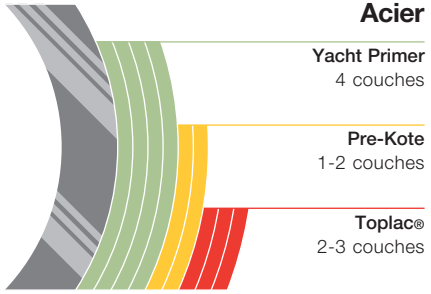
Systèmes conventionnels peintures monocomposant

Ces systèmes offrent un bon niveau de protection.









Enduit

Si nécessaire, pour de petites surfaces, l'enduit Watertite peut être appliqué après la première couche de primaire.

Bois gras

Les bois durs tels que le teck et l'iroko, naturellement gras, doivent être préalablement correctement dégraissés avec le solvant approprié, avant application de la première couche.

- Primaire
- Sous-couche
- Finition

Vernis

Guide des produits

	Perfection Plus	**Schooner®**	**Compass®**	**Goldspar® Satin**	**Original**	**Woodskin**
Principales caractéristiques	• Vernis polyuréthanne bi-composant transparent, performance optimale • Durcissement chimique pour une finition plus durable, et une résistance à l'abrasion renforcée • Brillant supérieur, d'une durabilité quatre fois supérieure à celle d'un vernis conventionnel monocomposant • Résultat de qualité professionnelle facilement obtenu • Rapport de mélange 2 pour 1 : Facile à mesurer et à mélanger	• Vernis traditionnel enrichi à l'huile de bois de Chine • Brillant profond et chaleureux • Application facilitée par un parfait tendu du produit	• Vernis polyuréthanne très brillant, haute durabilité, à séchage rapide • Excellente résistance à l'abrasion, huiles, et produits chimiques • Appliquer deux couches par jour, poncer seulement après 2-3 couches • Teinte légèrement ambrée • Contient des stabilisants à la lumière et des filtres UV	• Vernis polyuréthanne satiné pour usage intérieur • Résistant à l'eau chaude, les acides doux et produits alcalins • Sa formulation à séchage rapide minimise la contamination de surface	• Vernis brillant conventionnel • Bon tendu, et bonne durabilité du brillant • Finition transparente pour bois clairs • Utilisable en intérieur, extérieur, et sur anciens vernis	• Traitement hybride huile/vernis qui agit comme une peau pour le bois • Les microporosités laissent 'respirer' le bois évitant les craquelures ou le pelage • Prêt à l'emploi, application facile • Sa couleur Natural Teak sublime la beauté de tout type de bois • Ponçage entre couches inutile
Diluant	No. 9	No. 1	No. 1	No. 1	No. 1	No. 1 (nettoyage du materiel)
Pouvoir couvrant pratique (m_2 per litre)	12.0	14.0	12.9	10.3	11.7	10.0
Nombre de couches (Variable selon l'utilisation. Veuillez vérifier avec l'étiquette/la fiche technique.)	2-5	4-6	3-5	3	3	3 min.
Convient pour une application directe sur bois gras (ex : teck, iroko)	●	●	●	●	●	●
Mode d'application	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse
Protection UV	● ● ● ● ●	● ● ●	● ● ●	Intérieur uniquement	● ●	● ● ●
Pour une finition satinée, ajouter :	Polyurethane Matting Additive	–	–	–	–	–

* Les stabilisants à la lumière (HALS) contribuent à la durabilité du produit.

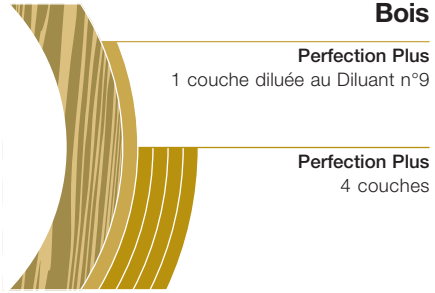
Note: Pour une finition anti-dérapante, ajoutez la **Poudre Anti-Dérapante** à votre vernis.

● Bon ● ● ● ● ● Optimal

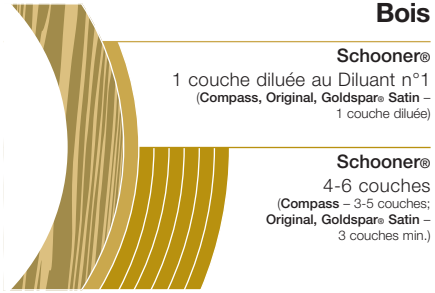
Vernis

Systèmes vernis :

Bi-composant



Conventionnel monocomposant



■ Primaire ■ Vernis

Watertite – l'enduit indispensable

Votre bateau n'est pas seulement soumis aux intempéries. Des dommages peuvent être la conséquence de collisions ou d'autres impacts, créant des défauts et imperfections sur votre coque. Il peut en résulter des dommages ultérieurs plus importants (ex : osmose).

Watertite est un enduit sans solvent bi-composant, compatible avec la majorité des supports et utilisable aussi bien en zones émergées qu'immergées. Il permet de réparer facilement les zones endommagées jusqu'à 20mm de profondeur, procurant ainsi une surface plus lisse pour l'application des couches suivantes.

Très étanche, Watertite peut aussi réparer les dommages provoqués par l'osmose, tel que le cloquage. De séchage rapide et facile à appliquer; Watertite bénéficie d'une nouvelle formulation particulièrement adaptée aux réparations de zones peu étendues ou dommages osmostiques.

Principales caractéristiques

- **Enduit solide :** Crée une surface lisse et résistante, même sur de larges zones, jusqu'à 20mm d'épaisseur en une application.
- **Etanche :** Formulation bi-composant étanche pour une application en zones émergées et immergés, également adaptée pour traiter le cloquage.
- **Réparation rapide de petites zones :** Séchage rapide pour reparations locales ou en couches multiples, sans retrait, permettant une application en épaisseur uniforme et précise.

Couvrant (m² per litre)
1.0 (à 1mm d'épaisseur)

Support (après application d'un primaire)
P / B / A / AL / PL

Mode d'application Spatule

Utilisable en zones émergées ●

Utilisable en zones immergées ●

P Polyester B Bois A Acier AL Aluminium PL Plomb

Sous-couches

Guide des produits

	Perfection Undercoat	Pre-Kote
Principales caractéristiques	• Sous-couche haute performance polyuréthanne bi-composant • Constitue une excellente base pour une finition brillante durable • Facile d'application, séchage rapide, ponçage aisé • Aspect satiné	• Sous-couche des finitions mono-composants • Excellente opacité, facilitant l'application des finitions • Durable, facile d'application, ponçage aisé • Intervalle de surcouchage étendu
Utilisation	Sous Perfection ou toute autre finition (mono ou bicomposant) **Ne pas appliquer sur des produits monocomposants**	Sous les finitions mono-composant d'International® **Ne pas surcoucher par des produits bi-composants**
Diluant	No. 9	No. 1
Pouvoir couvrant pratique (m² per litre)	11.8	12.0
Nombre de couches	1-2	1-2
Supports compatibles (Le support doit être correctement préparé)	P / B / A / AL	P / B / A / AL
Mode d'application	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau
Utilisable en zones émergées	●	●
Utilisable en zones immergées	●	●

Note: Perfection Undercoat/Pre-Kote peuvent être mélangés à la finition afin d'obtenir une sous-couche teintée.

P Polyester B Bois A Acier AL Aluminium

Guide des produits

	Yacht Primer	Primocon®	Interprotect®	VC® Tar 2	Gelshield® 200	Gelshield® Plus	Propeller Primer®
Principales caractéristiques	• Primaire conventionnel mono-composant pour une utilisation en zones émergées • Séchage rapide, propriétés anticorrosives • Ses pigments contiennent des particules d'aluminium afin d'offrir une barrière anticorrosive	• Primaire conventionnel mono-composant pour une utilisation en zones immergées • Séchage rapide, propriétés anticorrosives • Peut être utilisé sous tous les antifoulings International®*, ou en couche d'isolation sur un antifouling incompatible ou inconnu	• Primaire époxydique bi-composant à séchage rapide, facile d'application • Offre une excellente protection anticorrosive • Peut être utilisé comme couche de liaison sur un primaire époxydique existant	• Protection du polyester contre l'osmose et barrière anticorrosive pour supports métalliques • Formulation auto-lissante, ne nécéssitant pas de ponçage entre couches • Surface lisse – Primaire idéal pour antifoulings de la gamme VC®	• Primaire époxydique de protection du polyester contre l'osmose à séchage rapide, facile d'application • Offre une protection contre l'osmose en cinq couches (250µm) • Utilisable jusqu'à 5 °C • Séchage rapide, permettant l'application de plusieurs couches en une journée	• Primaire époxydique sans solvant, à haut extrait sec • Disponible en deux teintes, pour faciliter l'application par les particuliers • Ne contient aucun solvant nocif susceptible de migrer dans la coque et de provoquer la ré-apparition de cloques	• Idéal avec un antifouling International • Excellente adhérence sur de nombreux supports métalliques immergés • Aisément applicable à la brosse • Faible odeur (COV<20g/l)
Utilisation	En zones émergées, sous une sous-couche monocomposant **Ne pas surcoucher par des produits bi-composants**	En zones immergées, sous les antifoulings International® ou pour isoler un antifouling inconnu *** Ne pas utiliser avec la gamme VC®**	Chaque fois qu'un système anticorrosif haute performance est souhaité **Ne pas appliquer sur un produit mono-composant ou sur un antifouling**	Sous les antifoulings de la gamme VC®, en raison de sa surface particulièrement lisse **Ne pas appliquer sur un produit monocomposant**	Pour prévenir l'apparition du phénomène osmotique sur les coques et cales en polyester **Ne pas appliquer sur un produit monocomposant**	Pour traiter le cloquage osmotique sur les coques en polyester **Ne pas appliquer sur un produit monocomposant**	Spécifiquement formulé pour une utilisation sur embases, hélices, arbres
Diluant	No. 1	No. 3	No. 7	VC® General Thinner	No. 7	Ne jamais diluer	Ne pas diluer
Pouvoir couvrant pratique (m² per litre)	12.0	7.4	8.1	11.0	8.1	6.0	9.0
Nombre de couches	4	1-5	1-5	3-7	5-6	4	2
Supports compatibles	B / A / AL / Z	P / B / A / AL PL / Z	B / A / AL / PL / Z	P / A / AL / PL	P	Appliquer sur la fibre après élimination du gelcoat	BR / AL / AI / Z / A
Mode d'application	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau	Brosse / Rouleau
Utilisable en zones émergées	●	●	●	●	●	●	●
Utilisable en zones immergées	●	●	●	●	●	●	●

P Polyester B Bois A Acier A Aluminium PL Plomb Z Zinc BR Bronze AI Acier Inoxydable

Avant de commencer

Hygiène et sécurité

La disponibilité d'informations relatives à l'hygiène et à la sécurité pour la peinture est une obligation légale, et fait l'objet d'une zone spécifique sur nos étiquettes. Toutefois, leur libellé n'est pas toujours facile à comprendre. Ce paragraphe est destiné à faciliter l'interprétation et la compréhension des symboles et phrases que vous rencontrerez dans nos documentations et sur les étiquettes de nos produits. Nous avons également inclus d'autres informations afin de rendre leur application plus sûre.

Lisez toujours l'étiquette avant de commencer à travailler. Chaque boite vous fournira un certain nombre de symboles et de phrases d'alerte, qui vous indiqueront rapidement les zones qui nécessitent une attention particulière. D'autres précautions générales de sécurité sont détaillées ci-dessous, et vous aideront en cas de difficulté survenant lors de l'utilisation de nos produits.

Sécurité de la personne

Ne pas ingérer

Ne pas préparer ou consommer des aliments ou boissons dans des zones où la peinture est stockée ou utilisée. En cas d'ingestion accidentelle de peinture, faites immédiatement appel à un médecin. Allongez le patient, NE LE FAITES PAS VOMIR.

Evitez l'inhalation

L'inhalation de vapeur de solvant de peinture ou de poussière de ponçage, peut être réduite par une ventilation appropriée ou une extraction d'air. Si cela n'est pas suffisant, ou lorsque cela est précisé sur l'étiquette, une protection respiratoire adéquate devra être utilisée. Porter un masque à cartouche lors du ponçage d'un vieil antifouling – ne jamais brûler ou poncer à sec un antifouling, car cela provoque des vapeurs et des poussières toxiques.

Dans les zones mal ventilées, porter un masque à apport d'air frais ou un masque à cartouche avec un filtre organique.

Les vapeurs de solvant sont plus lourdes que l'air. Respirer ces vapeurs peut provoquer des vertiges, des maux de tête, et parfois des évanouissements. Lire attentivement l'étiquette, et s'assurer de porter la protection requise.

L'application de peinture au pistolet entraîne des risques supplémentaires pour la santé. Les brouillards de peinture ne doivent en aucun cas être inhalés. Lire attentivement l'étiquette, et s'assurer de porter un équipement de protection adéquat ; généralement un masque à apport d'air frais est la meilleure protection.

Evitez tout contact avec les yeux

Une protection oculaire doit être utilisée pendant toute la durée de l'application et lorsqu'il y a un risque d'éclaboussure de peinture vers le visage. Des lunettes de sécurité ou sur-lunettes sont bon marché, disponibles dans la plupart des magasins de bricolage et se portent facilement. Utilisez des protections oculaires conformes avec la norme EN 166. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau fraîche en maintenant les paupières ouvertes pendant au moins 15 minutes et consulter un médecin.

Eviter tout contact avec la peau

Une irritation de la peau peut se produire en cas de contact avec la peinture. Par conséquent, le port de gants et de vêtements de protection lors de l'application ou le mélange de peinture est recommandé. Une combinaison, qui protège le corps, les bras et les jambes devra être portée. Une crème protectrice non grasse devra être appliquée sur le visage. Ne pas utiliser de vaseline, qui favorisera la pénétration de la peinture dans le corps. Oter bagues et bracelets montre avant de commencer le travail, ces derniers pouvant maintenir des particules de peinture en contact avec la peau. Retirer toute trace de peinture sur la peau à l'aide d'eau chaude et de savon, ou un nettoyant adapté. Après nettoyage, appliquer une crème réparatrice. Ne jamais utiliser de solvant ou de diluant pour nettoyer la peau.

Risque d'incendie ou d'explosion

La plupart des peintures contiennent des solvants organiques – une partie s'évapore dès l'ouverture du pot. Tous les risques peuvent être réduits en prenant quelques précautions élémentaires :

- **Éviter toute flamme nue** dans les endroits où la peinture est stockée, manipulée ou appliquée
- **Ne pas fumer**
- **Stocker la peinture dans un lieu sec et bien ventilé,** loin de toute source de chaleur et de lumière solaire directe
- **Bien refermer le pot**
- **Éviter toute étincelle** d'origine source métallique, provenant de la mise sous tension/coupure d'appareils électriques, ou de câbles électriques défectueux
- **Ne pas laisser les chiffons imprégnés de peinture au sol, dans les poches des combinaisons ou les poubelles. Certaines peintures peuvent sécher et s'auto-enflammer**

Pour de plus amples informations sur les EPI (Equipements de Protection Individuelle), rendez-vous sur notre site **international-yachtpaint.com**

Les guides ‘pas à pas’

28 Comment préparer les supports nus
30 Attention aux conditions météo !
32 Réparer de petites surfaces en polyester
33 Eliminer les anciennes finitions et anciens vernis
35 Elimination d’un antifouling
36 Appliquer une finition
38 Peindre les cales
40 Préparer un pont anti-dérapant
43 Appliquer les vernis
45 Appliquer un antifouling
48 Peindre les embases, propulseurs d’étrave, hélices et quilles
49 Comment prévenir l’osmose
51 Systèmes de protection contre l’osmose

Comment préparer les supports nus

Toutes les surfaces doivent être soigneusement dégraissées et exemptes de tout résidu de ponçage avant toute application de peinture.

Aluminium

Dégraisser au solvant ou avec un détergent doux. Poncer au grade 60-120 (avec un abrasif compatible avec l’aluminium). Nettoyer soigneusement, et laisser sécher. Appliquer un primaire International® le plus tôt possible (dans un délai inférieur à 8 heures) suivant les spécifications produit mentionnées dans le guide.

Plomb

Dégraisser au solvant ou avec un détergent doux. Poncer avec un abrasif grade 120 ou à l’aide d’une brosse rotative. Nettoyer soigneusement, et laisser sécher. Appliquer un primaire International® suivant les recommandations produit mentionnées dans le guide.

Zinc / Acier Galvanisé

Dégraisser au solvant ou avec un détergent doux. Poncer avec un abrasif grade 60-120. Nettoyer soigneusement, et laisser sécher complètement. Appliquer un primaire International® suivant les recommandations produit mentionnées dans le guide.

Acier

Dégraisser au solvant ou avec un détergent doux. Décaper au jet d’abrasif au standard Sa 2.5 – mise à blanc du métal.
Si le sablage est n’est pas possible, disquer la surface métallique à l’abrasif grade 24-36 jusqu’à obtention d’une surface métallique propre, uniforme, avec un profil de rugosité de 50 à 75 microns. Utiliser une meuleuse d’angle sur les petites zones. Nettoyer soigneusement, et laisser sécher complètement. Appliquer soigneusement un primaire International® suivant les recommandations produit mentionnées dans le guide.

Acier inoxydable

Sabler légèrement pour obtenir un profil de rugosité de 50 microns, nettoyer soigneusement, et laisser sécher complètement avant d’appliquer un primaire International® suivant les recommandations produit mentionnées dans le guide.

Bronze

Nettoyer soigneusement et mettre le métal à blanc à l’aide de papier abrasif grade 80. Attention lors du ponçage d’hélices en bronze, un ponçage excessif peut altérer le profil de l’hélice, et causer un déséquilibre. Nettoyer soigneusement et laisser sécher complètement avant d’appliquer les produits recommandés pour une application directe sur bronze (voir le guide).

Fonte

Dégraisser au solvant ou avec un détergent doux. Sabler au Sa 2.5. Si le sablage n’est pas possible, disquer la surface métallique avec un abrasif grade 24-36 pour obtenir un profil de rugosité de 50 à 75 microns. Utiliser une meuleuse d’angle ou une brosse rotative sur les petites surfaces pour obtenir un standard minimum St3 de la norme ISO8501-1. Nettoyer soigneusement au solvant, et laisser sécher complètement. S’assurer d’avoir éliminé toute trace visible de corrosion (oxyde et sulfure de fer) avant d’appliquer un primaire International®, suivant les recommandations produit mentionnées dans le guide.

Gelcoat

Dégraisser au solvant ou avec un détergent doux. Poncer à l’abrasif grade 180-220. Nettoyer soigneusement, et laisser sécher complètement. Appliquer un primaire International® suivant les recommandations produit mentionnées dans le guide.

Bois nu / Contreplaqué

Poncer légèrement au papier abrasif grade 80-180, puis 280.Eliminer tout résidu de ponçage par brossage ou essuyage. Essuyer au solvant et laisser sécher complètement, pour s’assurer que tout résidu de ponçage a bien été éliminé avant d’appliquer les produits recommandés pour une application directe sur bois (voir le guide produits).

Bois gras (ex : teck)

S’assurer que la surface est soigneusement dégraissée en utilisant le solvant recommandé, afin d’éliminer toute l’huile naturelle. Poncer légèrement au grade 80-180, puis au 280. Eliminer tout résidu de ponçage par un essuyage au solvant. Attendre le séchage complet de la surface avant d’appliquer les produits recommandés pour une application directe sur bois (voir guide produits).

Attention aux conditions météo !

Pour des travaux de peinture en extérieur, prendre connaissance des prévisions météorologiques pour les phases de préparation, application et séchage de votre projet. Si les prévisions sont bonnes, le choix de commencer ou non les travaux sera déterminé par les températures ambiante et de surface, l’humidité et le point de rosée. Vous trouverez ci-dessous les indications utiles pour la planification de votre projet – les conseils spécifiques produits sont mentionnés sur les étiquettes des produits et sur les fiches techniques.

Généralités :

- Le point de rosée est important lors de l’application de peinture sur une surface, car l’évaporation des solvants de la peinture draine de la chaleur/énergie de cette surface, et la refroidit. Dans de telles conditions, de la condensation peut se former à la surface du film, provoquant certains désordres.
- L’humidité relative est importante car l’air n’est capable de contenir qu’une certaine quantité de vapeurs d’eau et de solvant en même temps. Donc, lorsque l’humidité relative augmente, la quantité de vapeur de solvant admissible dans l’air diminue, ce qui signifie que la peinture sèchera plus lentement.
- La température de l’air et du support auront une influence sur les propriétés de séchage de la peinture. Ne pas respecter les temps de séchage peut provoquer une défaillance du film de peinture, y compris un mauvais séchage, frisage, ou perte d’adhérence.
- Il faut toujours éviter les conditions atmosphériques extrêmes ; les produits International® sont testés à une large amplitude de températures, afin de vérifier les temps de séchage et les caractéristiques d’application de chaque produit. Les temps de séchage recommandés sont mentionnés sur les étiquettes de nos produits ; plus d’informations concernant les conditions d’application sont mentionnées sur les fiches techniques de nos produits, disponibles sur notre site web.
- Les températures basses augmenteront les temps de séchage ; toujours vérifier le temps de séchage complet de chaque couche intermédiaire avant d’effectuer un ponçage ou un surcouchage.
- Poncer trop tôt peut provoquer le frisage de la peinture sous le papier abrasif, dans certains cas des défauts ou des rainures dans le film difficiles à rattraper. Poncer avant que le film ne soit complètement sec peut également encrasser rapidement le papier abrasif, augmentant ainsi considérablement la quantité d’abrasif nécessaire pour efffectuer le travail.
- Un surcouchage prématuré peut provoquer frisage, cloquage, et perte de brillance au niveau des couches finales.
- Les températures élevées réduiront le temps de séchage, mais peuvent également compliquer la mise en oeuvre, car l’application et le tendu peuvent être compromis – plus particulièrement lors d’application de finitions ou de vernis. Lorsque cela est nécessaire, les recommandations de dilution afin de faciliter les applications à températures élevées sont mentionnées sur les étiquettes et les fiches techniques.

Note: Lors d’application de produits bi-composants à températures élevées, la durée de vie du mélange va également être affectée, diminuant le laps de temps pendant lequel il sera possible d’appliquer le produit.

- Ne pas appliquer en plein soleil, ou lorsque le support est très chaud, car la chaleur résiduelle du support peut affecter l’application et les propriétés de séchage du produit ; ceci peut conduire à une mauvaise application et un mauvais tendu, un séchage rapide, des craquelures, et une perte de brillance. La température du support peut être mesurée avec un thermomètre de surface.

Note: Souvenez-vous que la température du support ne varie pas à la même vitesse que la température ambiante ; même si cette dernière semble acceptable, la température de la surface à peindre sera peut-être encore encore trop froide. Souvent, un côté du bateau se trouve à l’ombre alors que l’autre est exposé au soleil : les conditions d’application seront différentes. De plus, en matinée, la température de la surface exposée au soleil sera généralement inférieure à celle ambiante, alors que dans l’après-midi, elle sera supérieure.

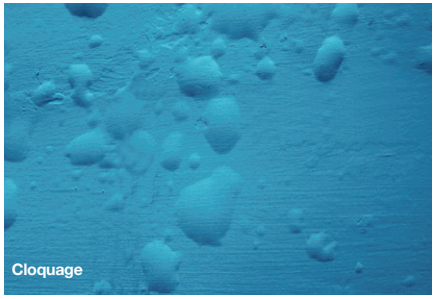
Bien appliquer les vernis et les finitions :

- Un environnement sec et bien ventilé est idéal pour l’application de vernis et de finitions. Bien qu’un peu d’air facilitera le processus de séchage, un environnement hors poussière est essentiel pour obtenir un brillant de qualité ; toujours éviter de peindre lorsqu’il vente.

Note: Choisir un produit ou un système à séchage rapide, quand cela est possible, permettra de minimiser le risque de contamination de surface.

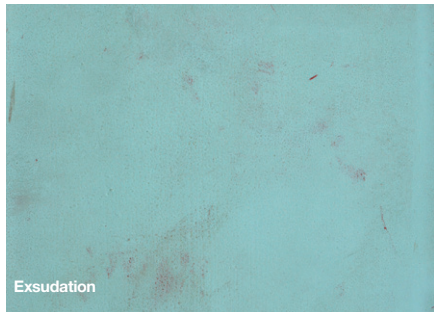
- Les conséquences d’une contamination de surface peuvent être très réduites par un ponçage léger entre couches, en éliminant des résidus de ponçage par un essuyage avec le solvant adapté, et en laissant sécher avant d’appliquer la couche suivante. Cela améliorera également l’aspect final.
- Eviter d’appliquer les vernis et finitions bi-composant en fin d’après-midi, ou lorsque l’humidité relative est supérieure à 80%, car ces produits sont très sensibles à l’humidité. La condensation en cours d’application, de même que celle dûe à la baisse de température en fin de journée peut affecter le durcissement chimique de ces produits, et entraîner une perte de brillance.

- Sur du bois, éviter l’application de peinture ou de vernis si la température ambiante augmente ou est prévue augmenter sensiblement. En effet, la chaleur provoque une dilatation du bois, qui entraînera un cloquage du film de peinture ou de vernis. Le meilleur moyen est d’appliquer alors que la température diminue, le bois absorbera alors mieux la peinture ou le vernis, donnant ainsi un meilleur aspect final.


Cloquage

Bien appliquer les produits époxydiques (par exemple, Watertite, Interprotect®, Gelshield® Plus)

- Quand ils durcissent en environnement humide, particulièrement à basses températures, les produits époxydiques peuvent développer un ‘voile d’amine’ en surface. Cette substance légèrement collante doit être éliminée par lavage à l’aide d’un détergent doux. Si elle n’est pas ôtée, un décollement des couches suivantes pourra être observé. Ne pas éliminer le voile d’amine rendra également le ponçage plus difficile.

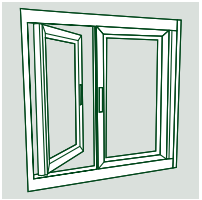

Exsudation

- Un environnement très humide peut gêner l’évaporation de solvant au cours de processus de séchage/durcissement ; avec les produits époxydiques, cela peut conduire à un ‘durcissement souple’. Les produits époxydiques sont généralement appliqués à forte épaisseur, le solvant peut rester enfermé dans le film pendant plusieurs jours, provoquant un durcissement lent et incomplet.
- Bien que les revêtements époxydiques durcissent généralement correctement dans la plupart des environnements, lorsque que la température descend à 7°C et en-dessous, le durcissement ralentit et parfois s’arrête. Toujours vérifier les températures diurnes et nocturnes en cas d’application à l’extérieur ou sous abri.
- Les produits époxydiques réagissent bien à un peu de chaleur ; par temps froid, la mise en place d’une source de chaleur sûre à proximité du lieu d’application est à considérer.

Réparer de petites surfaces en polyester

Losque l’on travaille avec les enduits, il est important de savoir que les enduits époxydiques conviennent pour une application au-dessus et en-dessous de la ligne de flottaison ; les enduits polyester ne conviennent qu’audessus de la flottaison. Watertite d’International® est un enduit époxydique bi-composant, adapté aux petites réparations tant en zones émergées qu’immergées.

1. Hygiène et sécurité



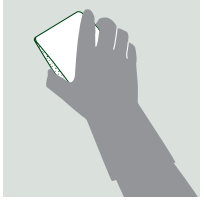
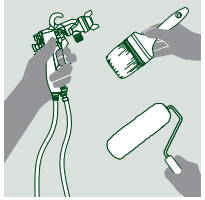
Avant de commencer tout travail préparatoire, assurezvous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque.

Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

2. Inspection

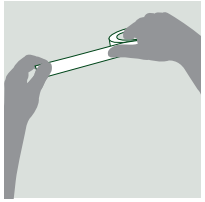
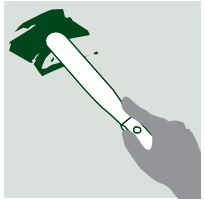
Recherchez les défauts. Les petits défauts de surface peuvent aisément être réparés, mais les dommages importants, ou affectant la structure de la coque doivent être soumis à l’avis d’un professionnel.

3. Préparation et application du primaire

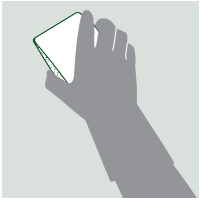



Eliminer tout enduit non adhérent ou gelcoat, et poncer les arêtes pour ôter tout produit superflu. Eliminer les résidus, et appliquer un primaire International®, selon le système spécifié dans ce guide. Pour une protection contre l’osmose, utiliser Gelshield® 200 ou VC® Tar2.

4. Application de l’enduit

Masquer la zone endommagée, et appliquer Watertite à l’aide d’un couteau à enduire ou une spatule. Laisser sécher, selon les recommandations mentionnées sur l’étiquette du produit.

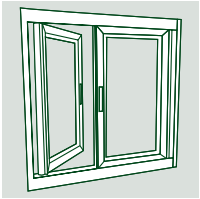


Après durcissement, poncer à l’abrasif grade 80-220. La surface réparée devra être lisse et de même niveau que la surface. Si nécessaire, une deuxième couche d’enduit peut être appliquée, selon le même mode opératoire. Ensuite, la zone réparée peut recevoir un primaire avant mise en peinture.

Eliminer les anciennes finitions et anciens vernis

Lors de la préparation d’une surface déjà peinte ou vernie, il peut être nécessaire d’éliminer l’ancien revêtement, pour mettre à nu le support. Ceci sera nécessaire si le revêtement existant est en mauvais état, ou si vous avez l’intention d’appliquer un produit bi-composant sur une surface préalablement revêtue d’un produit monocomposant.

1. Hygiène et sécurité



Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque à poussières.

Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

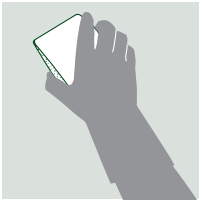
2. Inspection

Eliminer toutes les couches de revêtements non adhérents à l’aide d’un grattoir – arrondir l’arête du grattoir avant de commencer, afin de ne pas créer de rainures dans le support, qui nécessiteraient une réparation.

3. Nettoyage

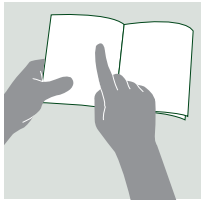
Nettoyer la surface avec un détergent doux, et rincer à l’eau douce afin d’éliminer tout polish, cire, ou contaminant.

4. Eliminer l’ancienne finition



Poncer à l’aide d’un papier abrasif grade 60-120, pour ôter autant de peinture ou vernis que possible.

5. Préparation



Préparer la surface selon la nature du support, suivant la préparation pour support nu.

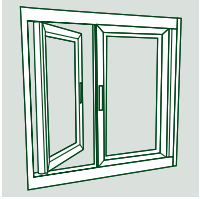
Astuces pour vous aider à obtenir une finition parfaite

- Nous ne recommandons pas l’utilisation d’un décapant chimique sur fibre de verre, car cela peut endommager le support.
- Sur bois, toujours travailler dans le sens du fil du bois, pour le ponçage, ou l’application de vernis. Ceci évitera les rayures qui demeureraient apparentes, même après application de plusieurs couches de vernis.

Elimination d’un antifouling

Si votre antifouling actuel est en mauvais état, nous recommandons son élimination complète avant de remettre en peinture. Interstrip AF a été formulé pour éliminer les antifoulings sur tous supports, et peut être employé sur polyester sans endommager le gelcoat.

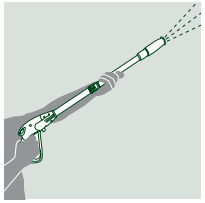
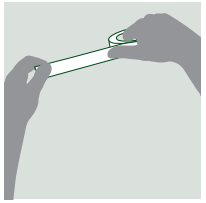
1. Hygiène et sécurité



Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque à solvants ou à apport d’air frais (si vous travaillez sur de grandes surfaces ou en espace confiné).

2. Préparation

Lavage à haute pression à l’eau douce, pour éliminer tout antifouling non adhérent ; s’assurer que les résidus de lavage soient éliminés selon la réglementation locale en vigueur. Masquer les zones qui devront être grattées.

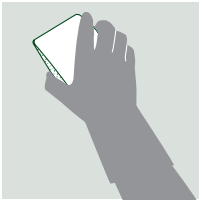
3. Application d’Interstrip

Appliquer Interstrip AF généreusement, à l’aide d’une brosse usagée, suivant les conseils d’application mentionnés sur l’étiquette du produit.

Laisser poser pendant au moins 10 minutes. Laisser agir. Le produit doit être laissé en place pour agir. Le temps nécessaire variera selon la température, et le nombre de couches d’antifouling à éliminer.

Pour un meilleur résultat, travaillez sur de petites zones – ne pas laisser le produit sécher. Consulter l’étiquette du produit pour plus d’informations.

4. Eliminer un ancien antifouling



Procéder à l’élimination à l’aide d’un vieux grattoir. Interstrip AF peut éliminer plusieurs couches à la fois, mais de fortes épaisseurs peuvent nécessiter plusieurs applications. Les déchets devront être éliminés selon la réglementation locale en vigueur. Appliquer le nouvel antifouling sur la coque après ponçage et application d’un primaire.

Voir page 46 pour les **conseils d’application d’antifouling**.

Votre antifouling actuel est-il en bon état ?

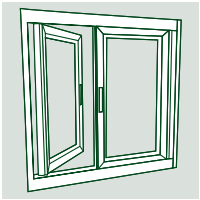
Si votre antifouling actuel est en bon état, il n’a pas besoin d’être éliminé, et pourra simplement être surcouché, après un lavage haute pression à l’eau douce. Toujours s’assurer de la compatibilité avant d’appliquer un nouvel antifouling ; les antifoulings incompatibles et inconnus devront être isolés avec Primocon®. Voir page 8 pour plus d’information sur la **compatibilité des antifouling**.

Appliquer une finition

Avant de démarrer une application de peinture, posez-vous ces trois questions essentielles :

1. Quelle préparation est nécessaire ?
2. La nature du support est-elle importante ? et
3. Quelle réparation et quel budget seront nécessaires ? Les pages 16-17 de ce guide vous fournira ces informations et vous aidera à choisir le meilleur produit pour votre projet.

1. Hygiène et sécurité



Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque pour vapeurs organiques.

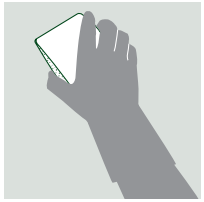
Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

Note: Pour des raisons d’hygiène et de sécurité, l’application au pistolet de produits polyuréthannes bi-composant devra être effectuée par un applicateur professionnel.

2. Inspection

Rechercher les zones endommagées, de décollement ou toute indication que le revêtement existant n’adhère pas correctement à son support.

3. Preparation



En bon état

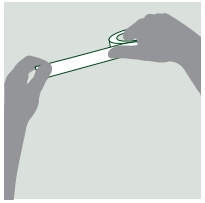
Nettoyer avec un détergent doux, pour s’assurer que toute trace de polish, cire ou contaminant de surface a été éliminée. Rincer à l’eau douce et laisser sécher. Poncer légèrement au papier abrasif grade 280-320. Dépoussiérer soigneusement, et laisser sécher complètement. Poursuivre à l’étape n°6.

En mauvais état

Si l’ancienne finition craquelle, ou montre des signes de décollement de son support, elle devra être complètement éliminée.

Voir page 34 pour **éliminer d’anciennes finitions**.

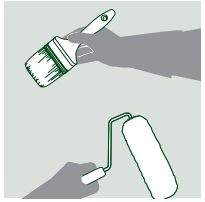
4. Masquage



Avant application de primaire/sous-couche, masquer les zones à revêtir.

Support nu

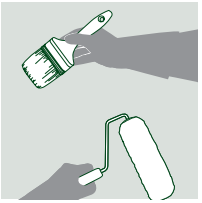
5. Application d’un primaire



Les supports nus doivent être revêtus d’un primaire afin d’assurer une bonne adhérence, et de procurer une surface parfaitement lisse pour la sous-couche. Le choix du primaire sera dicté par la nature du support ; les recommandations produits sont inscrites sur les étiquettes et les fiches techniques. Souvenezvous de porter une attention particulière au temps de séchage et intervalles de recouvrement.

Note: En raison de la nature poreuse des gelcoats vieillissants, le risque d’emprisonnement d’humidité et de solvant – conduisant à un cloquage – est accru ; appliquer Interprotect® puis Perfection Undercoat permet de réduire ce risque et d’étanchéifier le gelcoat, avant d’appliquer la finition.

6. Application d’une sous-couche

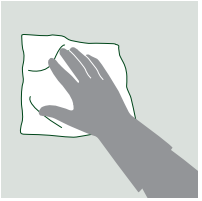


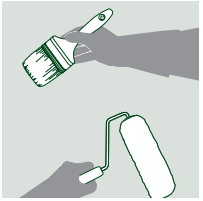
Les surfaces déjà peintes ou revêtues d’un primaire doivent recevoir une sous-couche. Une sous-couche donnera de la profondeur à la couleur, et améliorera la durabilité du film et du système peinture en général. International® propose deux sous-couches pour sa gamme de finitions.

Voir pages 16-17 pour choisir la **sous-couche adaptée** à votre projet.

Note: Mélanger la seconde couche de sous-couche à 50% avec la finition donnera un aspect satiné, qui mettra en valeur les imperfections (à poncer légèrement), et améliorera le brillant et la profondeur de la teinte de la finition.

7. Application





Poncer la sous-couche avec un papier abrasif grade 320-400, et éliminer les résidus de ponçage avec un chiffon. Appliquer la finition, en respectant les recommandations mentionnées sur l’étiquette. Vous pouvez atténuer la brillance d’une laque par ajout d’un agent matant.

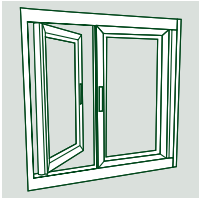
Obtenez systématiquement un résultat parfait !

- Appliquer en maintenant la brosse à 45° – cela réduit les marques de brosse.
- Un meilleur résultat sur de grandes surfaces est obtenu par deux applicateurs, l’un appliquant la peinture, l’autre lissant le film immédiatement après.
- Nettoyer ou changer de brosse toutes les vingt minutes environ. Toujours utiliser des chiffons non pelucheux.
- Mélanger le produit dans son pot en cours d’application.
- Arroser le sol avant de commencer à appliquer pour éviter toute remontée de poussière.
- L’utilisation d’une brosse non neuve pour la couche de finition permet de minimiser les marques de brosse.
- Le meilleur résultat est obtenu par matinées sèches et chaudes – le temps froid retarde le séchage, et l’humidité altèrera le brillant.
- Ne jamais appliquer directement depuis la boîte, pour éviter toute contamination.
- Toujours verser la quantité de peinture que vous pensez appliquer dans un récipient séparé.

Peindre les cales

Une cale fraîchement peinte est beaucoup plus facile à nettoyer et à entretenir, et diminue le risque d’odeurs liées à des résidus indésirables. Une cale propre peut aussi permettre de trouver facilement de petites pièces ou équipements qui se seraient détachés de votre moteur ou d’un autre appareil pendant que vous travailliez dessus.

1. Hygiène et sécurité



Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque à solvants ou à apport d’air frais (si vous travaillez en espace onfiné).

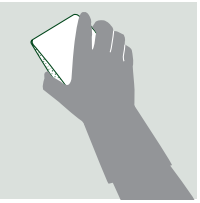
Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

Surfaces déjà peintes

2. Inspection

Rechercher les zones endommagées, de décollement ou tout signe que le revêtement existant n’adhère pas correctement à son support.

3. Préparation



En bon état

Nettoyer avec un détergent doux et rincer à l’eau douce. Laisser sécher. Poncer légèrement au papier abrasif grade 280-320. Nettoyer soigneusement, et laisser sécher complètement. Appliquer 1-2 couches de Danboline.

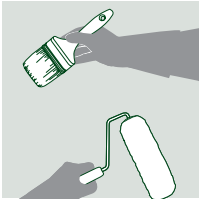
En mauvais état

Si l’ancienne finition craquelle, ou montre des signes de décollement de son support, elle devra être complètement éliminée.

Voir page 34 pour **éliminer d’anciennes finitions**.

Support nu

4. Primaire

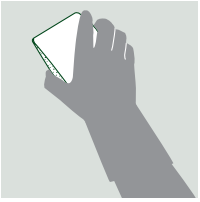
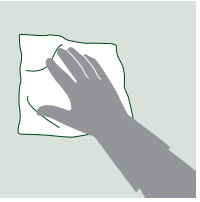


Les supports nus doivent être revêtus d’un primaire afin d’assurer une bonne adhérence et d’offrir une surface parfaitement lisse avant application de Danboline. Le choix du primaire sera dicté par la nature du support ; les recommandations produits sont indiquées sur les étiquettes et les fiches techniques.

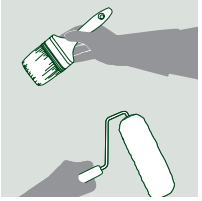
Souvenez-vous de porter une attention particulière aux temps de séchage et aux intervalles de recouvrement.

Note: Accordez une attention particulière si l’intérieur de votre support est moulé en polyester – il n’a pas besoin d’être revêtu de primaire.

5. Application

Poncer légèrement le primaire au papier abrasif grade 180-280, et éliminer tout résidu de ponçage avec un chiffon.



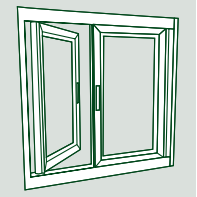
Appliquer 1-2 couches de Danboline.

Note: Pour une protection renforcée contre l’absorption d’humidité et l’osmose dans les cales, utiliser les produits Gelshield® d’International® – avant d’appliquer Danboline – toujours suivre les recommandations sur les étiquettes.

Préparer un pont anti-dérapant

Un pont requiert un revêtement soigné pour le protéger des intempéries quotidiennes. Là où une surface antidérapante est nécessaire, International® propose 3 solutions au choix.

1. Hygiène et sécurité



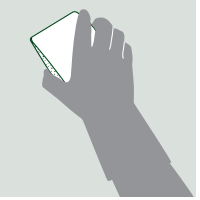
Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque à solvants.

Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

2. Inspection

Rechercher les zones endommagées, de décollement ou toute indication que le revêtement existant n’adhère pas correctement à son support.

3. Préparation



En bon état

Nettoyer avec un détergent doux, rincer à l’eau douce, et laisser sécher. Poncer légèrement au papier abrasif grade 280-320. Nettoyer soigneusement, et laisser sécher complètement. **Poursuivre à l’étape 6 ou 7.**

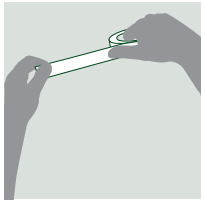
En mauvais état

Si l’ancienne finition craquelle, ou montre des signes de décollement de son support, elle devra être complètement éliminée.

Voir page 34 pour **éliminer d’anciennes finitions**.

Les guides ‘pas à pas’

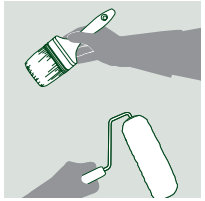
4. Masquage



Avant d’appliquer un primaire ou une finition sur un pont, masquer la surface à peindre.

Support nu

5. Application d’un primaire



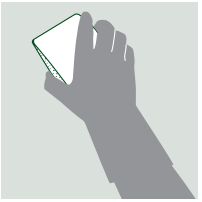
Le choix du primaire sera dicté par la nature du support et le choix de la peinture de finition.

Les recommandations pour l’application du primaire sont indiquées sur les étiquettes et les fiches techniques du produit. Souvenez-vous de porter une attention particulilère aux temps de séchage et aux intervalles de recouvrement.

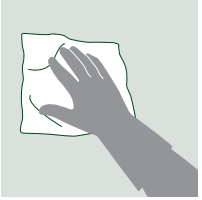
Note: En raison de la nature poreuse des gelcoats vieillissants, le risque d’emprisonnement d’humidité et de solvant (provoquant un cloquage) est accru ; appliquer Interprotect® puis Perfection Undercoat permet de réduire ce risque et d’étanchéifier le gelcoat avant d’appliquer la finition.

Application d’Interdeck (formule prête à l’emploi)

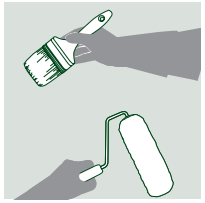
6. Application



Poncer le primaire (s’il existe) à sec ou à l’eau avec un papier abrasif grade 180-220.



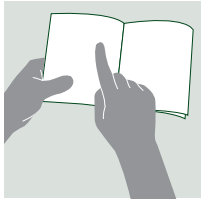
Eliminer tout résidu de ponçage à l’aide d’un chiffon, suivant les recommandations mentionnées sur les étiquettes.

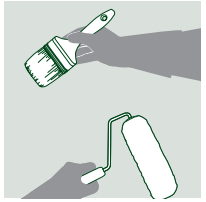


Homogénéiser soigneusement Interdeck ; appliquer 1-2 couches. Pour un meilleur résultat, utiliser un rouleau laine ou appliquer par petites touches à la brosse.

Utilisation de la Poudre Anti-Dérapante avec Toplac® ou Perfection d’International® (mélange manuel)

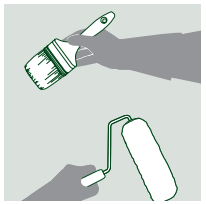
7. Application





Déterminer votre système peinture – voir pages 16-17 de ce guide. Appliquer le primaire (si nécessaire) et la sous-couche, en respectant les recommandations figurant sur l’étiquette.

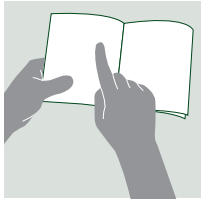
Ajouter le contenu du sachet de Poudre Anti-Dérapante à Perfection ou Toplac® d’International®.

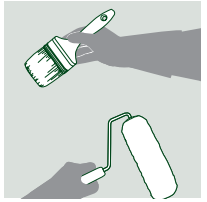


Mélanger soigneusement. Appliquer 1-2 couches sur le pont, à la brosse ou au rouleau. Pour un meilleur résultat, appliquer soit avec un rouleau mohair, soit par petites touches à la brosse.

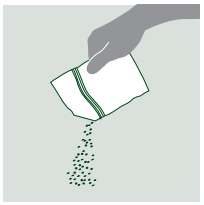
Utilisation de la Poudre Anti-Dérapante avec Toplac® ou Perfection d’International® (saupoudrage)

8. Application

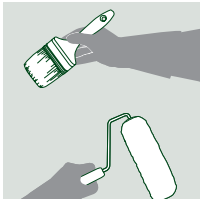




Déterminer votre système peinture – voir pages 16-17 de ce guide. Appliquer le primaire (si nécessaire) et la sous-couche en respectant les recommandations mentionnées sur l’étiquette.



Appliquer une couche de finition. Sur film humide, saupoudrer la Poudre Anti-Dérapante. Laisser sécher complètement suivant les recommandations indiquées sur l’étiquette du pot de la finition appliquée.

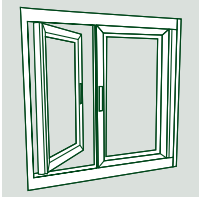


Eliminer la poudre excédentaire. Appliquer une seconde couche de finition.

Appliquer les vernis

Une préparation de surface soignée est primordiale pour atteindre un résultat de qualité professionnelle avec un vernis. Lors d’une application sur un ancien vernis, bien s’assurer de l’état de surface et de la compatibilité des produits entre eux avant de commencer.

1. Hygiène et sécurité



Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque à solvants.

Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

Surfaces déjà vernies

2. Inspection

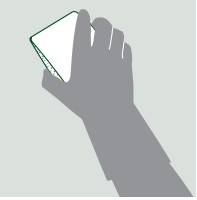
Rechercher les zones endommagées, de décollement ou tout signe indiquant que le revêtement existant n’adhère pas correctement à son support.

3. Préparation

En bon état

Nettoyer au diluant. Poncer légèrement avec un papier abrasif grade 280-320. Eliminer tout résidu de ponçage par brossage ou essuyage. Essuyer soigneusement au solvant et laisser sécher complètement, pour s’assurer d’avoir totalement éliminé tout résidu de ponçage. Poursuivre à l’étape 6.

Note: De petites imperfections peuvent nécessiter une réparation locale avec application de primaire suivie d’un ponçage avant de vernir.



En mauvais état

Si l’ancien vernis craquelle, ou montre des signes de décollement de son support, il devra être complètement éliminé. Poursuivre à l’étape 5.

Voir page 34 pour **éliminer un ancien vernis**.

Bois nu

4. Préparation

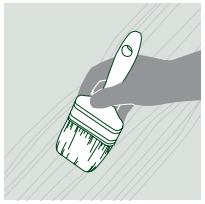
Le bois nu doit être préparé suivant les recommandations pour supports nus. Poursuivre à l’étape 5.

Voir pages 28-29 pour la **préparation de surface**.

Note: Il est important de s’assurer d’avoir éliminé tout résidu de ponçage avant d’appliquer un vernis, car cela empêcherait l’adhérence, et donnerait un aspect final irrégulier. Avant de commencer toute application de vernis, verser la quantité de produit que vous pensez utiliser dans un récipient séparé, afin d’éviter toute contamination du pot.

5. Application d’un primaire

Afin de favoriser la saturation des fibres et l’adhérence des couches suivantes, nous recommandons de diluer la permière couche de vernis. Verser la quantité de produit que vous pensez utiliser dans un récipient séparé. Ajouter le diluant pour la première couche en respectant les recommandations mentionnées sur l’étiquette.

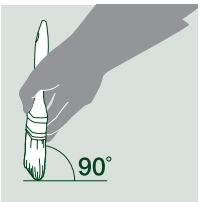


Appliquer 1-2 couches de vernis diluées suivant les recommandations mentionnées sur l’étiquette.

6. Application

Appliquer un vernis à la brosse est la méthode couramment employée, bien qu’une application au rouleau sur de grandes surfaces planes soit également possible.

Appliquer fermement à la brosse d’abord dans le sens du bois puis perpendiculairement, en tenant la brosse à 90° par rapport à la surface.



Enfin, lisser légèrement la surface en tenant la brosse à 45° dans le sens du bois. La brosse que vous utiliserez sera réservée à l’application de vernis.

Toujours suivre les recommandations

Toujours suivre les recommandations mentionnées sur les étiquettes ; il y sera indiqué le nombre de couches nécessaires, et les conseils de ponçage entre couches. Cette information variera selon le produit. Pour obtenir une protection durable, vous devez prévoir d’appliquer jusqu’à dix couches (selon le système). A mesure que le nombre de couches augmente, le ponçage entre couches avec un papier abrasif à grain fin augmentera le degré et la profondeur du brillant.

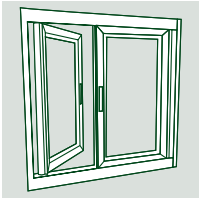
Conseils et astuces

- Assurez-vous que votre papier abrasif soit propre et changez-le fréquemment.
- Poncer avec des grades croissant d’abrasifs, en allant progressivement vers la dernière couche avec un grain de plus en plus fin.
- Le plus beau vernis est obtenu par une matinée chaude et sèche – le temps froid ralentit le séchage, et l’humidité mate le brillant.
- Utiliser toujours une brosse propre, que vous réserverez au vernis.
- Toujours acheter la meilleure qualité de vernis et de brosse disponible. Ceci vous permettra d’obtenir une excellente qualité de finition.
- Laver les brosses neuves avant de les utiliser.
- Faire un essai d’application avant d’appliquer sur votre bateau.
- Sur grandes surfaces, utiliser un rouleau mousse pour la première couche, immédiatement suivi par un lissage avec une brosse large – un meilleur résultat est obtenu avec deux applicateurs.
- Vous pouvez atténuer le brillant d’un vernis par ajout d’un agent matant.
- Après avoir appliqué l’épaisseur recommandée, laver la brosse au savon et à l’eau chaude, sécher et envelopper la brosse dans un papier non gras sans déformer les soies de la brosse.
- Sinon, après avoir nettoyé la brosse, la suspendre par le manche pour éviter toute rétention d’eau dans les soies.
- Si un vernis vieillit dans sa boîte vous pourrez constater la formation de grumeaux ou de la contamination. Filtrer le vernis dans un récipient séparé à travers un linge ; un filtre à peinture est un bon moyen de résoudre ce problème.
- Ne pas utiliser un vernis qui aura été ouvert depuis trop longtemps, car il aura été contaminé par la poussière.
- Ne pas appliquer de vernis en plein soleil.
- Ne pas laisser exposé un bois nu trop longtemps, il absorberait l’humidité ambiante.

Appliquer un antifouling

Un antifouling peut être appliqué à la brosse ou au rouleau. L’utilisation d’un petit rouleau est moins fatigant pour le bras, mais prend davantage de temps pour couvrir une grande surface. Si vous préférez la brosse, utilisez une brosse de grande largeur ; la finition ne sera pas aussi lisse qu’avec une laque, le type de brosse importe donc peu.

1. Hygiène et sécurité



Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque à solvants.

Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

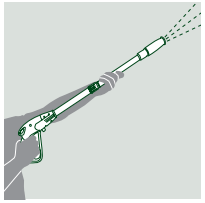
Utilisez les biocides avec précaution. Avant toute utilisation, lisez l’étiquette et les informations concernant le produit. Dangereux. Respecter les précautions d’emploi.

Surfaces déjà peintes

2. Inspection

Rechercher les zones endommagées, de décollement ou tout signe indiquant que le revêtement existant n’adhère pas correctement à son support.

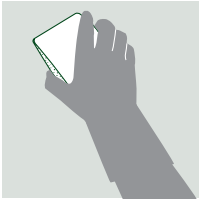
3. Préparation



En bon état

Effectuer un lavage haute pression à l’eau douce. S’assurer que l’eau de lavage et les résidus d’antifouling sont éliminés dans le respect de la législation en vigueur. Laisser sécher. Vérifier la compatibilité. **Poursuivre à l’étape 5.**

Voir page 8 pour **vérifier la compatibilité des antifouling**.

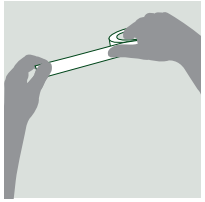


En mauvais état

Si l’antifouling existant craquelle ou montre des signes de décollement de son support, il devra être complètement éliminé.

Voir page 34 pour **éliminer les d’anciens antifouling**.

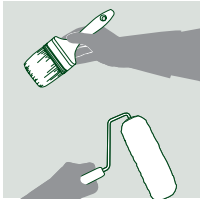
4. Masquage



Avant d’appliquer un antifouling, procéder à un masquage de la zone se situant au-dessus de la flottaison.

5. Réparation / Application d’un primaire

Rattraper les défauts de surface à l’aide de l’enduit époxydique Watertite. Inspecter le polyester à la recherche de défauts dans le gelcoat et de signes d’osmose – réparer en conséquence.

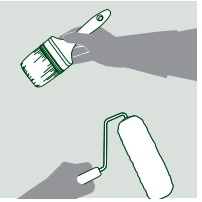


Isoler un antifouling incompatible ou inconnu avec Primocon®. Les supports nus devront être revêtus d’un primaire compatible avec le support. Les recommandations produits se trouvent sur les étiquettes et sur les fiches techniques.

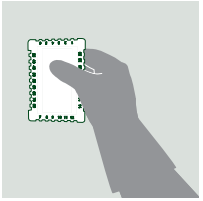
Souvenezvous de porter une attention particulière au temps de séchage, de surcouchage, et avant immersion.

Voir page 33 pour les **réparations sur polyester**.

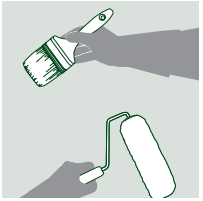
6. Application



Mélanger soigneusement la peinture avec un mélangeur, en prenant soin de bien l’homogénéiser. Appliquer selon les recommandations mentionnées sur l’étiquette, à l’aide d’une brosse ou d’un rouleau.



Appliquer l’antifouling à l’épaisseur recommandée. Cela peut signifier une couche supplémentaire, selon la méthode et les conditions d’application.



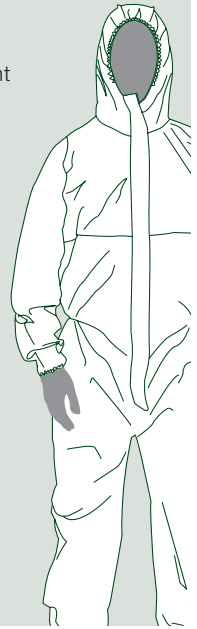
Appliquer une couche supplémentaire sur les zones les plus exposées, telles que la flottaison, les embases, la quille et le safran.

Ces zones sont davantage soumises aux turbulences, et donc souffrent plus que les revêtements en zone émergée.

Respectez scrupuleusement les intervalles de surcouchage et les délais avant immersion. Le non-respect de ces délais pourrait provoquer des décollements, du cloquage, ou des ruptures de l’antifouling. L’environnement marin est agressif pour la peinture, et le film doit sécher convenablement avant immersion.

N’oubliez pas vos EPI !

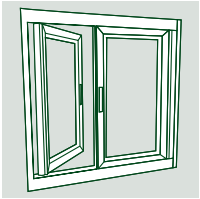
La plupart des antifoulings contiennent des biocides, et doivent donc être manipulés avec précaution ; assurezvous de porter les équipements de protection individuelle (EPI) en permanence.



Peindre les embases, propulseurs d’étrave, hélices et quilles

Les embases et les propulseurs d’étrave sont généralement faits en aluminium. Les hélices sont habituellement en bronze ou en aluminium. Les quilles sont en fonte ou en plomb. Il est important de choisir un antifouling dur, durable et convenant à ces zones soumises à fortes turbulences,et qui soit également compatible avec le support à peindre.

1. Hygiène et sécurité



Avant de commencer, assurez-vous que votre zone de travail est correctement ventilée, et de porter les équipements de protection adaptés ; nous recommandons des lunettes de sécurité, surlunettes, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison (veillez à ce que la peau ne soit pas exposée) et un masque à solvants.

Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

2. Preparation

Le secret d’une bonne protection anticorrosive des métaux immergés réside dans une préparation du support et du choix du meilleur primaire. Avant de commencer toute préparation, il est important de déterminer le type de métal à revêtir.

Lorsque vous aurez identifié avec certitude la nature de votre support, rendez-vous pages 28-29 pour toute **information relative à sa préparation**, et suivez scrupuleusement les conseils.

3. Application d’un primaire

Appliquer le primaire recommandé pour l’antifouling choisi et le support ; suivez toujours les recommandations mentionnées sur les étiquettes des produits.

Voir pages 16-17 pour les conseils **d’application des primaires**.

4. Application de l’antifouling

Appliquer l’antifouling choisi, en suivant les recommandations mentionnées sur l’étiquette pour l’épaisseur du film, le délai de surcouchage, et avant immersion.

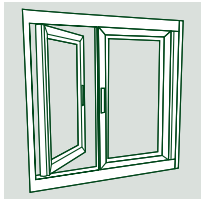
Note: Tous les antifouling ne conviennent pas pour une application sur le bronze et l’aluminium, il est donc important de vérifier la compatibilité afin de fixer son choix sur le bon produit à appliquer. Voir pages 4-9 pour des **informations sur les antifouling**.

Attention avec les anodes en zinc

Il faut prendre garde de ne pas peindre les anodes en zinc, se trouvant le plus souvent près des arbres d’hélice, car cela nuira beaucoup à leur efficacité. Lorsque vous peignez vos embases, vos parties métalliques immergées et la quille, la longévité d’un antifouling est difficile à prévoir, car l’adhérence du revêtement peut être un problème, particulièrement sur les hélices. Une préparation de surface soignée est essentielle pour assurer une bonne adhérence entre le support et le revêtement.

Comment prévenir l’osmose

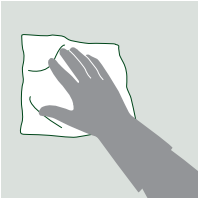
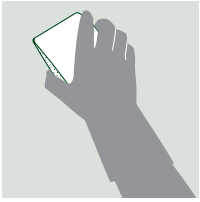
1. Hygiène et sécurité



Avant de commencer tout travail préparatoire, assurezvous que la zone dans laquelle vous évoluerez est convenablement ventilée. Assurez-vous de porter les EPI appropriés ; nous recommandons des surlunettes, des lunettes de sécurité, des gants en caoutchouc nitrile, une combinaison intégrale et un masque à cartouche pour vapeurs organiques.

Avant de démarrer votre projet, **toujours vérifier les conditions météorologiques**. Voir pages 30-32.

2. Préparation

Dégraisser au solvant ou avec un détergent doux. Poncer avec un papier abrasif grade 180-220. Nettoyer soigneusement, et laisser sécher complètement.
Si votre coque est neuve, allez à l’étape 4.

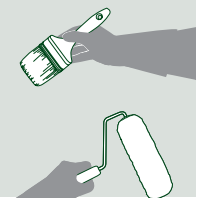
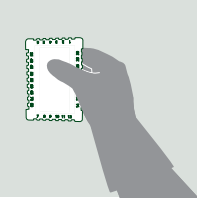
3. Inspection

Inspectez le gelcoat à la recherche de tout défaut ou craquelure. De petits défauts peuvent être réparés à l’aide de l’enduit époxydique Watertite, selon les recommandations mentionnées sur l’étiquette du produit.

Note: Soyez attentif à tout signe laissant supposer que l’eau a pénétré le stratifié et que l’osmose est déclarée.

Si une avarie importante est détectée ou suspectée, nous conseillons de prendre l’avis d’un professionnel avant de poursuivre.

4. Application

Appliquer Gelshield® 200 à une épaisseur sèche minimale de 250 microns (il faut en général 5 couches) à la brosse ou au rouleau. Pour plus de facilité, alterner les couleurs gris et vert, en commençant et teminant par le gris.

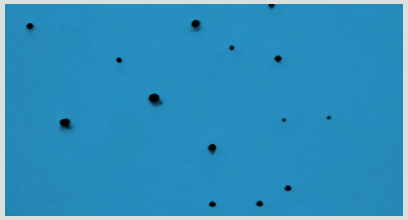
Autres signes alarmants

Fibres proéminentes

On voit parfois des fibres dépasser sous ou au travers du gelcoat, et l’eau pénètre le stratifié par un effet de mèche.

Craquelures en étoile

Ceci peut se produire aux endroits où le gelcoat est cassant. De fines craquelures, en général provoquées par une flexion importante ou un choc, laissent l’eau s’infiltrer dans le stratifié.



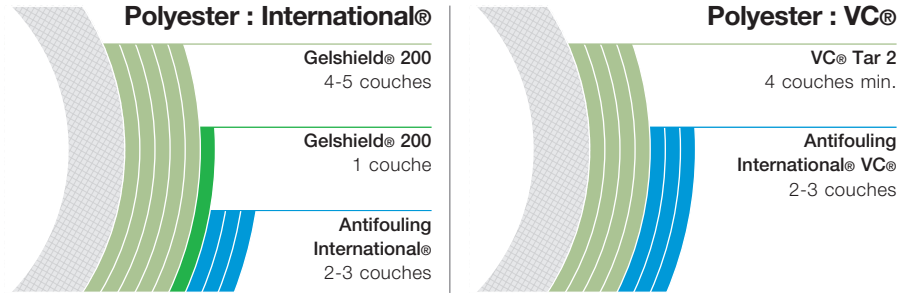
Trous d’épingle

De petites bulles présentes dans le gelcoat diminuent son étanchéité, et favorisent l’absorption de l’eau.

Insuffisance de polymérisation du gelcoat

Un mélange incorrect ou une application de gelcoat dans de mauvaises conditions peut conduire à une réticulation incomplète. Cela entraînera un manque d’étanchéité, et favorisera l’infiltration de l’eau.

Systèmes de protection contre l’osmose



Primaire ■ Couche de liaison ■ Antifouling

Traiter l’osmose

1. **Préparation correcte du gelcoat :** Cela suppose l’élimination de l’intégralité de l’antifouling et des couches de primaire, et l’élimination d’autant de gelcoat que nécessaire pour permettre le séchage de la coque. Cette élimination du gelcoat pourra être locale ou générale selon la gravité des dommages. Le professionnel qui aura inspecté votre bateau pourra vous informer sur la meilleure solution.
2. **Séchage de la carène :** Ceci est l’étape la plus délicate du processus. Un séchage insuffisant induit un fort risque de récidive d’osmose. Nous recommandons un lavage et un séchage soignés.
3. **Application de Gelshield® Plus :** Cet époxy sans solvant étanchéifie le stratifié et protège les fibres dépourvues de résine. Il procure une barrière étanche qui minimisera le risque de récidive de l’osmose. Contactez le Service Technique pour obtenir un exemplaire du Manuel Gelshield.
4. **Application de Gelshield® 200 :** Il s’agit d’une couche de liaison pour antifouling.

Gelshield® Plus

Primaire époxydique pour traitement de l’osmose

- Primaire époxydique sans solvant, à haut extrait sec
- Disponible en deux teintes, pour faciliter l’application par les particuliers
- Ne contient aucun solvant nocif susceptible de migrer dans la coque et de provoquer la ré-apparition de cloques

Gelshield® 200

Epoxy solvanté pour traitement de l’osmose, applicable à forte épaisseur

- Primaire époxydique de protection du polyester contre l’osmose à séchage rapide, facile d’application
- Offre une protection contre l’osmose en cinq couches (250µm)
- Utilisable jusqu’à 5 °C
- Séchage rapide, permettant l’application de plusieurs couches en une journée

International

Sous la ligne de flottaison? On s’en occupe.

Lorsque vous naviguez, vous ne devez pas vous soucier de ce qu’il se passe sous l’eau. C’est pour cette raison que nous avons développé, formulé, testé et amélioré nos produits pour protéger votre bateau des salissures. Nos résultats? Une nouvelle gamme d’antifoulings, aux couleurs optimisées, spécialement adaptés à vos besoins et délivrant toujours la performance que vous attendez.

international-yachtpaint.com

AkzoNobel

Lexique des termes employés

A

Activateur : Catalyste, durcisseur, accélérateur, durcisseur, réacteur ; un matériau qui réagit avec un autre matériau afin de transformer un revêtement liquide en un revêtement solide

Adhésion : Force adhésive ; l'adhérence d'un revêtement au substrat

B

Base : Fait référence au plus grand volume d'un système bicomposants – habituellement la partie sans effet activateur. Peut aussi se référer à toute surface nue à peindre

Bi-composants : Peintures basées sur des liants qui durcissent par la réaction chimique entre 2 composants

Brillant : Éclat ; capacité à refléter ; luminosité

C

Couche barrière : Couche utilisée pour permettre l'application d'une peinture qui n'est pas compatible avec un système existant

Couche de liaison : Une couche de peinture appliquée sur une couche précédente pour améliorer l'adhérence des futures couches ou pour empêcher d'autres défauts de surface, notamment des bulles dans un revêtement à suivre

D

Démarcation humide : Garder la peinture assez humide lorsqu'elle est appliquée à la brosse de sorte qu'elle puisse être brossée sans montrer des lignes de démarcation d'une surface peinte à l'autre

Diluant : Liquide utilisé pour réduire la viscosité des peintures

DOI (Distinction d'image) : mesure de la clarté d'un film de peinture par sa capacité à refléter l'image d'un objet donné

Durcissement : Durcissement ou séchage du film de peinture

Durée de vie : Intervalle maximum pendant lequel un matériel peut être stocké dans un état utilisable

E

Effet peau d'orange : Apparence bosselée du film sec ; ressemblant à la peau d'orange

Enduit : revêtement permettant de rattraper des défauts de surface de plus ou moins grande ampleur. Souvent de nature epoxydique, il est également utilisé dans la réparation du cloquage osmotique

Épaisseur de film : Caractéristiques de l'épaisseur à sec par couche

Épaisseur de film humide (WFT) : Épaisseur de la peinture pendant son application avant l'évaporation des solvants

Épaisseur de film sec (DFT) : L'épaisseur du film de peinture après évaporation complète du solvant de la peinture humide

F

FDDS : Abréviation Fiches De Données de Sécurité

Film : Une seule couche ou couche de peinture appliquée sur une surface, et non une 'peinture'

FT : Abréviation pour fiche technique

O

Opacité : Pouvoir masquant

P

Primaire : Première couche de peinture complète d'un système de peinture appliquée sur une surface. Ces peintures sont conçues pour offrir une bonne adhérence à de nouvelles surfaces ou sont formulées pour satisfaire aux exigences particulières des surfaces

Pouvoir couvrant : Indique quelle surface un volume donné de produit peut couvrir

R

Résine : Matériau naturel ou synthétique contenu dans les vernis, les laques et les peintures ; agent formateur du film

S

Substrat : Surface à peindre

V

Viscosité : Mesure de fluidité

International

Que vous soyez nouveau ou expérimenté dans la mise en peinture de votre bateau, vous allez adorer Toplac.

Avec son tendu exceptionnel et ses teintes riches au brillant durable, Toplac vous aide à réaliser votre chef d'oeuvre.

Alors rejoignez la communauté des utilisateurs de Toplac et créez votre chef d'oeuvre en toute tranquillité!

Toplac®. Créez votre chef d'oeuvre.

Plus de conseils auprès de nos techniciens au **02 35 22 13 56**.
Plus d'info sur **yachtpaint.com**

facebook.com/InternationalYachtPaint

Toutes les marques déposées dans cette publication sont la propriété ou licence des sociétés du Groupe AkzoNobel. © AkzoNobel 2018.

AkzoNobel

International

Des résultats exceptionnels en quelques clics

Il est désormais possible de créer facilement un guide personnalisé pour les revêtements au-dessus et au-dessous de la ligne de flottaison.

Bénéficiez d'instructions détaillées sous forme de vidéos et de conseils d'experts pour vous aider à obtenir des résultats étonnants, en un seul clic.

Tout ce dont vous avez besoin, en un seul endroit ! Rendez-vous sur international-yachtpaint.com dès maintenant !

International Peinture S.A.S.
2 Avenue Foch, Océane Building
BP1291, 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

AkzoNobel

Couleurs

Antifoulings

Utilisez les biocides avec précaution. Avant toute utilisation, lisez l'étiquette et les informations concernant le produit. Dangereux. Respecter les précautions d'emploi.

SPC

Micron® 350

La meilleure performance

Noir · Navy · Bleu · Rouge · Vert

Erodable

Micron® 350w

La meilleure performance

Blanc Gris

Erodable

Micron® 300

La meilleure performance

Gris Foncé

Erodable

Cruiser® 250

Polyvalent

Noir · Navy · Bleu · Rouge · Blanc Gris

Erodable

Cruiser® 200

Compatible aluminium

Noir · Navy · Blanc

Saisonnier

Boatguard 100

Polyvalent

Noir · Navy · Bleu · Rouge · Blanc Gris

○ Avant mise a l'eau
● Après mise a l'eau

Semi Erodable

Trilux 33

Tous supports y compris l'aluminium

Noir · Navy · Bleu · Rouge · Vert · Gris · Blanc

Matrice Dure

Ultra 300

Haute performance

Noir · Navy · Bleu · Rouge · Vert · Gris Foncé · Blanc Gris

Matrice Dure

VC® Offshore EU

Film mince basse friction

Noir · Navy · Rouge · Dover White

Film Mince

VC®17m Extra

Surface lisse et dure

Graphite

Hélices et Embases

Trilux Prop-O-Drev

Spécial hélices et embases

Noir · Gris

Malgré le soin apporté à reproduire les teintes de nos antifoulings, cette carte ne peut servir que de référence et ne saurait engager notre responsabilité en cas d'écart avec les teintes réelles.

International Peinture S.A.S.
2 Avenue Foch, Océane Building
BP1291, 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

MIXTE
Papier issu de sources responsables
FSC® C014866
FSC www.fsc.org

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.

Imprimé avec des encres contenant des huiles végétales ou des résines d'origine naturelle.

Toutes les marques déposées dans cette publication sont la propriété ou licence des sociétés du Groupe AkzoNobel.

YXA932 © AkzoNobel 2020

International

Carte de Teintes

Edition Française

international-yachtpaint.com

AkzoNobel

Couleurs

Finitions

Perfection®

Finition polyuréthanne bi-composant, haute performance

Snow White B000 ☐	Mediterranean White A184 ☐	Oyster White* A194 ☐	Matterhorn White* A198 ☐
Off White A192 ☐	Platinum A183 ☐	Cream S070 ☐	Rochelle Red S299 ☐
Chilli Red E294 ☐	Jade Mist Green B663 ☐	Mauritius Blue F991 ☐	Flag Blue K990 ☐
Royal Blue A216 ☐	Lauderdale Blue S936 ☐	Jet Black Y999 ☐	

* Disponible en 2.5L uniquement

Sous-couche bi-composants recommandée

☐ Perfection Undercoat

Malgré le soin apporté à reproduire les teintes de nos antifoulings, cette carte ne peut servir que de référence et ne saurait engager notre responsabilité en cas d'écart avec les teintes réelles.

Toplac®

Laque ultra-brillante haute qualité et durabilité

Snow White 001 ○	Mediterranean White 545 ○	White 905 ○	Ivory 812 ○
Platinum 151 ○	Atlantic Grey 289 ●	Cream 027 ○	Yellow 101 ○
Rescue Orange 265 ◑	Fire Red 504 ◑	Rochelle Red 011 ◑	Rustic Red 501 ◑
Bounty 350 ◑	Norfolk Green 241 ◑	Woodward Green 139 ◑	Donegal Green 077 ●
Squall Blue 923 ●	Bondi Blue 016 ●	Lauderdale Blue 936 ●	Sapphire Blue 830 ●
Danube Blue 104 ●	Oxford Blue 105 ●	Mauritius Blue 018 ●	Jet Black 051 ●

Sous-couche mono-composant recommandée

○ Pre-Kote Blanc ● Pre-Kote Bleu/Gris

◑ Pre-Kote Blanc teintée (à 50% avec la teinte de la finition souhaitée)

Interdeck®

Peinture polyuréthanne anti-dérapante pour ponts

Blanc 001	Gris 289	Crème 027
Beige 009	Bleu 923	

Danboline

Peinture très opacifiante pour cales, coffres et cloisons

Gris 100	Blanc 001

Agents Matants

Pour finitions mono et bi-composants

Avant	Après

▲▲ A utiliser avec Perfection ou le vernis Perfection Plus