

str 20 Malowanie nad linią wodną



Regaty Epifanes Trophy 2004 fot. M. Grum

W artykule tym omówimy jak zabrać się za malowanie naszego jachtu ponad linią wodną – to znaczy burt, pokładu, kokpitu itp. Na początek jednak poświęćmy dwa słowa temu co zrobić aby moment, kiedy żelkot naszej łodzi jest w tak złym stanie, że zostaje nam tylko go pomalować, nastąpił jak najpóźniej. Pokutuje wśród żeglarzy opinia, że jacht z laminatu nie wymaga żadnych zabiegów konserwacyjnych i kosmetycznych, ewentualnie, że wystarczy jacht umyć po sezonie. Niestety nie jest to prawda. Głównym wrogiem żelkotu jest promieniowanie UV, które powoduje jego żółknięcie i zwiększa kruchość żelkotu tak, że w miejscach naprężeń pojawiają się pajęczki i pęknięcia. Drugim czynnikiem są zanieczyszczenia atmosferyczne i inne agresywne substancje, których niestety coraz więcej znajduje się w powietrzu i w wodzie. Potrafią one głęboko weźreć się w żelkot zmieniając jego barwę, powodując paskudne i trudne do usunięcia zacieki i przebarwienia.

Przed sezonem warto poświęcić trochę czasu na zabezpieczenie burt jachtu, ponieważ zrobienie tego na wodzie jest o wiele trudniejsze. Zacząć należy na pewno od starannego zmycia wszelkiego luźnego brudu i kurzu. Następnie kolor żelkotu

możemy odświeżyć preparatem do czyszczenia żelkotu np. Epifanes Color Restorer, który usunie utlenienia i żółknięcia. Jeżeli żelkot jest w bardzo złym stanie możemy delikatnie zeszlifować wierzchnią warstwę papierem wodnym gradacji 2000, a następnie pastami polerskimi średnią i drobną.

Oczyszczony żelkot należy zabezpieczyć woskiem. Do tej czynności także przyda nam się polerka. Najlepsze preparaty zawierają palmowy wosk Carnauba, który najlepiej nadaje się do zabezpieczania żelkotu na jachcie. Zwróćmy uwagę, aby nasz wosk nie zawierał silikonu. Woski mogą mieć postać pasty lub płynu, w obu postaciach stosuje się je podobnie, to znaczy na oczyszczony kadłub nanosi się za pomocą czystej i miękkiej szmatki cienką warstwę wosku kolistymi ruchami, następnie czeka aż wyschnie i poleruje do połysku ręcznie lub za pomocą wspomnianej polerki. Przykładem wosku w płynie może być Epifanes Poly Boat Wax. W taki sam sposób zabezpieczamy żelkot na pokładzie, pokładówce czy w kokpicie, z tym, że czynności te można wykonać już na wodzie.

W trakcie sezonu zwróćmy uwagę na to by nie myć jachtu zwykłymi detergentami typu Ludwik, które emulgują tłuszcze,

a więc także i wosk, który nałożyliśmy. Dlatego do mycia jachtu po woskowaniu trzeba używać specjalnego mydła np. Epifanes Boat Soap. Dobra konserwacja nie tylko spowoduje, że kadłub naszego jachtu będzie lśnił jak w dniu wyjścia ze stoczni, ale także, że jego żelkot będzie zabezpieczony przed niekorzystnym wpływem promieniowania UV oraz czynników atmosferycznych.

Kiedy nasz jacht utracił już powab nowości, a burty noszą ślady otarć i uderzeń o keję, żelkot pożółkł i pojawiły się na nim pajęczki oraz spękania, pokład i kokpit także noszą ślady długiego użytkowania - armator staje przed dramatyczną decyzją: malować czy nie malować? Opory przed malowaniem najczęściej budzi konkluzja - kiedy raz pomaluje, już zawsze będę musiał malować. Niestety nie ma innej drogi przywrócenia naszemu jachtowi nieskazitelnego i pięknego wyglądu.

Dobra wiadomość jest taka, że współczesne farby szczególnie epoksydowe i poliuretanowe przewyższają swoją twardością i innymi właściwościami fizycznymi żelkot. Mamy także do wyboru szeroką paletę kolorów, tak że możemy naszej łodzi nadać nowy wygląd i spowodować, że

odzyska ona drugą młodość. Jednocześnie warto dodać, że wprawdzie opisy dotyczą malowania laminatu, jednak po niewielkich modyfikacjach można w całości odnieść to co zostanie napisane do malowania jachtów stalowych czy drewnianych.

Decydując się na malowanie naszego jachtu stajemy przed problemem wyboru rodzaju farb jakich mamy użyć. Czy wybrać farby jedno czy dwuskładnikowe? Jak wspomniano wyżej farby dwuskładnikowe – epoksydowe i poliuretanowe cechuje znakomita odporność i twardość. Są jednak trudniejsze w aplikacji, gdyż wymagają dotrzymania ściślejszych reżimów dotyczących zarówno przygotowania farby, a szczególności dokładnego odmierzania składników jak i warunków w jakich będziemy malować. Ponadto farby dwuskładnikowe są znacznie droższe od jednoskładnikowych. Za systemem jednoskładnikowym przemawia niższa cena, łatwiejsza aplikacja a co za tym idzie łatwiejsze dokonywanie ewentualnych poprawek w kolejnych sezonach. Jednak farby jednoskładnikowe są generalnie mniej odporne na uszkodzenia mechaniczne od farb dwuskładnikowych. Wybierając farby na nasz jacht zawsze starajmy się uwzględnić nasze indywidualne potrzeby i możliwości.

Jak zawsze w pracach malarskich kluczowe znaczenie dla jakości naszej pracy ma przygotowanie powierzchni. Zaczynamy od dokładnego mycia i inspekcji kadłuba. Jeżeli żelkot jest w dobrym stanie technicznym, a tylko utracił połysk i kolor sprawa jest bardzo prosta, gdyż jego powierzchnia wymaga jedynie zmatowienia papierem gradacji 320 na sucho i dobrego odtłuszczenia.

Malować możemy od razu farbą nawierzchniową bez żadnego gruntowania. Do wyboru mamy dwuskładnikową farbę poliuretanową Epifanes Poly-urethane Colour albo dwa rodzaje farb jednoskładnikowej: Epifanes Mono-urethane, która łączy łatwość aplikacji farby jednoskładnikowej z twardością bliską farbie dwuskładnikowej oraz farbę Epifanes Nautiforte, którą przez dodatek żywic silikonowych cechuje znakomita rozlewność i gładkość. Na zmatowiony żelkot należy nałożyć 3 warstwy farby, przy czym pierwszą należy lekko rozcieńczyć (około 10%) właściwym rozcieńczalnikiem. Farba poliuretanowa nie wymaga matowienia pomiędzy kolejnymi warstwami przy zachowaniu odpowiednich

odstępów czasowych (min. 24 – max 48 godz.). Farby jednoskładnikowe po utwardzeniu (24 godz. przy 180C) należy lekko zmatować papierem gradacji 400 lub nawet drobniejszym (można matować na mokro) przed nałożeniem kolejnej warstwy.

Pokutuje mylne przekonanie, że tylko natryskiem można uzyskać gładką jak karoseria samochodu powierzchnię. Malowanie pistoletem wymaga dużej wprawy i bardzo dobrych warunków (komora lakiernicza, odpowiedni system zasilania powietrzem, itd.). W praktyce amatorskiej okazuje się, że wyniki malowania natryskiem często rozczarowują. Trudno uzyskać jednolite krycie, pojawiają się zacieki, pomarańczowa skórka, a do malowanej powierzchni przyczepiają się liczne zanieczyszczenia podnoszone przez pracujący kompresor.

Za pomocą gąbkowego wałka lakierniczego o zaokrąglonych końcach, dobrego wałka welurowego o krótkim włosiu lub dobrego pędzla z długim miękkim włosiem przy znakomitej rozlewności farb nawierzchniowych za pomocą tych metod aplikacji uzyskuje się powierzchnie o lustrzanej gładkości. Kolejnym często powtarzającym się pytaniem jest ewentualna konieczność zabezpieczenia farby lakierem bezbarwnym podobnie jak to się robi przy lakierowaniu karoserii samochodowych. W przypadku jachtowych farb nawierzchniowych nie ma konieczności stosowania takiego lakieru i technologia ich aplikacji nie przewiduje takiego rozwiązania.

Sprawa jest trudniejsza jeżeli poszycie kadłuba wykazuje poważniejsze uszkodzenia. Oczywiście najpierw należy wykonać wszelkie konstrukcyjne naprawy kadłuba związane z jego szczelnością i sztywnością. Następnie żelkot należy dobrze zmatować, a wszelkie pęknięcia żelkotu rozszerzyć, tak aby je można było dobrze zaszpachlować. Powierzchnie przeznaczone do malowania należy zagruntować dwuskładnikową farbą epoksydową Epifanes Epoxy Primer albo jednoskładnikową farbą epoksy-estrową Epifanes Multi Marine Primer (farba ta po 48 godz. utwardzenia w 180C może być pokrywana dwuskładnikową farbą poliuretanową). Po wyschnięciu podkładu możemy przystąpić do szpachlowania używając szpachlówki poliesterowej np. Epifanes Fiberglass Filler lub epoksydowej np. Epifanes Epoxy Filler 1300. Szpachlówka poliesterowa za względu na swoją higroskopijność powinna być zaraz po utwardzeniu

czyli jakiś 30 – 60 minutach obrobiona i pokryta rozcieńczoną w 20% farbą nawierzchniową. Tak powłoka izolacyjna zabezpiecza szpachlówkę poliesterową przed wnikaniem wilgoci. Farby podkładowe wyrównują drobne nierówności i zapewniają równomierny i głęboki kolor. Po starannym przygotowaniu kadłuba możemy przystąpić do jego malowania farbą nawierzchniową w taki sposób jak to pisano wyżej.

Jak uzyskać na pokładzie powierzchnie przeciwpoślizgowe? Można to zrobić zastępując dwie ostatnie warstwy farby nawierzchniowej farbą przeciwpoślizgową Epifanes Nonskid Deckcoating albo do dwu ostatnich warstw farb Epifanes Poli-urethane lub Mono-urethane dodać granulki przeciwpoślizgowe Epifanes Nonskid Beads. Farby te należy nakładać wałkiem i nie obciążać ich powierzchni przez 72 godziny o wymalowaniu.

Laminat wewnątrz jachtu w takich miejscach jak zęzy, komory silnika, bakisty itp. możemy zabezpieczyć farbą epoksydową Epifanes Epoxy Primer lub szczególnie kiedy nie mamy możliwości dobrego odtłuszczenia tych powierzchni możemy użyć jako podkładu farby Epifanes Multi Marine Primer, a nawierzchniowo jednoskładnikowej farby do zęz Epifanes Bilge Paint.

Na koniec dodać można, że powłoki malarskie dobrze jest zabezpieczać podobnie jak żelkot przez ich mycie i woskowanie. Starannie wykonane malowanie nawet w warunkach amatorskich pozwoli nam doprowadzić kadłub jachtu do takiego wyglądu jakby nasza łódź dopiero opuściła stocznię.

Jeżeli zdecydujemy się na system dwuskładnikowy kadłub należy zagruntować jedną warstwą farby epoksydowej Epifanes Epoxy Primer doktorem dodamy ok. 10% rozcieńczalnika Epifanes D-601 Thinner.



Regaty Epifanes Trophy 2009 Fot. M. Grum