

Link do produktu: <https://www.farbyjachtowe.pl/tradycyjny-lakier-bezbarwny-jednoskladnikowy-clear-varnish-gloss-1l-p-33.html>



Tradycyjny lakier bezbarwny jednoskładnikowy - Clear Varnish Gloss 1L

Cena	173,00 zł
Dostępność	Produkt dostępny
Czas realizacji/wysyłki	24 godziny
Numer katalogowy	EPLB-001/1000
Kod producenta	CV.1
Kod EAN	8715559001058
Producent	Epifanes

Opis produktu

Epifanes Clear Varnish Gloss

Najwyższej jakości tradycyjny lakier jachtowy produkowany od 100 lat w niemal niezmienionej doskonałej formule przez Holenderską markę Epifanes. Znany i szanowany w świecie żeglarstwa stał się synonimem doskonałości i niezawodności. Działa jak tarcza ochronna zapewniająca drewnianym powierzchniom Twojego jachtu niezrównaną ochronę przed promieniowaniem UV, słońcą, wodą, wiatrem i deszczem. Dzięki czemu, Twój jacht zachowa piękny wygląd i trwałość na wiele lat. Skomponowany na bazie oleju z drzewa tungowego (lakier chiński) oraz żywic alkilowych i fenolowych. Niezwykle elastyczny pozwala na swobodną pracę drewna, które "żyje" i jest niestabilne wymiarowo, a także na "oddychanie" tego materiału co jest niezwykle ważne. Wymaga 7 do 10 warstw, ale nie bójmy się tego, gdyż odpowiednio uwarstwiony odwdzięczy się efektem i skutecznym zabezpieczeniem na długie lata, bez konieczności poprawiania efektu. Pamiętajmy w tym miejscu o odpowiednim rozcieńczeniu produktu. Wybrany przez naszych klientów jako perełka w tym rodzaju lakierach. Stosowany na burty drewnianych jednostek, galanterie drewniana na jachtach, handrelingi, wykończenia a także maszty, bomby. Niezależnie od tego, czy jesteś doświadczonym kapitanem, czy pasjonatem żeglarstwa, Epifanes Clear Varnish będzie Twoim niezawodnym sojusznikiem w pielęgnacji i ochronie jachtu.

Do odpowiedniego zabezpieczenia drewna zalecamy zapoznać się z poradnikiem:

[Lakierowanie drewnianych elementów z Epifanes](#)

- Czas schnięcia: 24 godz. przy 18°C (każda warstwa)
- Wydajność: 14 m² z litra
- Rozcieńczalnik: nakładanie pędzlem
 - [Epifanes Brushthinner for Paint & Varnish](#)
 - natrysk – [Epifanes Spraythinner for Paint and Varnish](#)

-
- Opakowanie: 1000ml

Porady

Lakierowanie Drewna:

Gdy do wiosny pozostaje kilka miesięcy, każdy czuje, że to już bliżej niż dalej. W głowie kiełkują plany na nadchodzący sezon i chciałoby się coś zrobić przy jachcie. Niestety, za oknem jeszcze mróz trzyma i wiele prac trzeba odłożyć na cieplejsze dni. Czy jednak rzeczywiście nie możemy nic zrobić? Proponuję zająć się renowacją elementów drewnianych znajdujących się na jachcie. Nawet na jachcie z laminatu czy stali znajduje się sporo takiej „drewnianej galanterii”. Na pokładzie: rumpel, zrębnice, handrelingi, oklepunki, gretingi. Wewnątrz: schodnie, jaskółki, grodzie, drzwiczki szafek i wiele innych. Pamiętajcie jak zeszłego lata mówiliście „Na razie niech to tak zostanie. Po sezonie się to zrobi”? Teraz jest właśnie dobry czas by wypełnić te złożone łódce obietnice.

Jeżeli to tylko możliwe najlepiej takie elementy zdemontować i zająć się ich konserwacją w domu, ogrzewanym garażu czy innym podobnym miejscu, w którym pozwoli nam zima. Wprawdzie minimalna temperatura w jakiej można lakierować to +5°C jednak należy pamiętać, że czas schnięcia podawany jest w instrukcji dla +18°C. Przy temperaturze +8°C czas ten wydłuży się co najmniej dwukrotnie, a zatem i dwa razy więcej paprochów przyklei się do polakierowanej powierzchni. Trzeba także zwrócić uwagę na wilgotność - najlepiej gdyby oscylował około 65%. Szczególnie lakiery dwuskładnikowe wrażliwe są na większą wilgotność i potrafią się „zmleczyć”. Miejsce lakierowania powinno mieć także dobrą wentylację, ale należy unikać zbyt silnych przeciągów, gdyż podnoszą kurz. Z tych samych powodów unikajmy dogrzewania dmuchawą. W jej miejsce lepiej jest zastosować np. grzejnik olejowy. Zbyt szybkie schnięcie także nie jest korzystne, lakier musi mieć czas rozlać się tak, by utworzyć gładką i szklistą powierzchnię. Jak z powyższego widać pod plandeką trudno będzie nam stworzyć warunki odpowiednie do lakierowania, nieco łatwiej będzie w kabinie jachtu, ale z pewnością warunki domowe lub zbliżone są optymalne również z powodu komfortu pracy.

Jeżeli nasz element jest już polakierowany, a tak najczęściej bywa, musimy zdecydować czy istniejącą powłokę usuwać czy można ją pozostawić. Często powielanym błędem jest usuwanie zastanego lakieru „dla zasady”. Jeżeli istniejąca powłoka zachowuje dobrą przyczepność, a jest jedynie zmatowiała, porysowana i ogólnie zdradza oznaki zużycia wystarczy ją zmatowić papierem 120 i 180 na sucho, odpylić i odtłuścić, a następnie polakierować. Można zaryzykować twierdzenie, że mniejszym błędem jest konserwacja starej powłoki, nawet nie w pełni udana (zawsze ją w końcu możemy usunąć) niż wykonane na wyrost usunięcie starego lakieru.

Kolejnym problemem bywają drobne naprawy. Często zdarza się, że powłoka lakieru uszkodzona jest tylko w jednym miejscu - np. tam gdzie opierają się drzwiczki szafki. W pozostałej części element jest „jak nowy”. Czy można naprawić tylko uszkodzone miejsce, czy trzeba cały element szlifować do surowego drewna i lakierować od początku? Oczywiście miejscowa naprawa jest możliwa. Należy oszlifować uszkodzone miejsce, uzupełnić powłokę najpierw gruntując naprawiane miejsce, a potem dokładając dwie, trzy warstwy lakieru. Następnie cały element matowimy papierami 120 i 180, a potem lakierujemy w całości minimum dwa razy.

Przyjmijmy jednak, że z istniejącą powłoką jest źle. Lakier miejscami zszedł do żywego drewna, w innych uparcie się trzyma. Całość wygląda fatalnie i o żadnej odnowie i konserwacji nie ma mowy. W celu usunięcia starej powłoki możemy posłużyć się trzema metodami opalarką, szlifi erką, albo preparatem chemicznym do usuwania farby (paint remover). Każdy z wymienionych sposobów ma swoje wady i zalety.

Pokrótkie można powiedzieć, że zaletą opalania jest brak konieczności kupowania materiałów eksploatacyjnych. Z drewna można usunąć tą metodą większość rodzajów farb (blacha szczególnie cienka zbyt szybko rozprzodza ciepło, laminatu w ogóle nie można opalać). Jeżeli następnie zamierzamy opalane drewno lakierować na bezbarwno to największym ryzykiem jest pozostawienie ciemnych śladów w miejscach, w których drewno zostało zbyt mocno nagrzane i uległo „przypaleniu”. Problem dotyczy w większym stopniu drewna o jasnej barwie i ma charakter czysto estetyczny (nie wpływa na wytrzymałość drewna).

O szlifowaniu nie ma co się rozwodzić. Szlifować i tak na końcu trzeba będzie, zarówno po opalaniu jak i użyciu paint removera. Jedno na co warto zwrócić uwagę: nic nie uczyni takiego spustoszenia jak szlifi erka ką- towa zaopatrzona w krążek o grubej granulacji w rękach niedoświadczonego szkutnika amatora. Na oko wszystko będzie ok. i robota postępuje żwawo, ale pierwsze pogładzenie ręką szlifowanej powierzchni ujawni to co potem bezlitośnie wyjdzie pod lakierem - wżórza i doliny w obrabianym materiale. Poza tym powstanie ogromna ilość drobnego pyłu, co w wypadku kiedy lakierować zamierzamy w tym samym pomieszczeniu ma znaczenie. Tym którzy stawiają na szlifowanie radzę używać szlifi erki oscylacyjnej, albo oscylacyjno - obrotowej z regulatorem obrotów, a także papierów z otworkami oraz podłączonym odkurzaczem.

Na koniec środki chemiczne. Epifanes Paint Remover ma postać gęstego białego żelu. Nakłada się go pędzlem dość grubo na oczyszczony element. Uwaga na ręce i szczególnie na oczy. Smarujemy i dajemy pracować naturze. Sami udajemy się na zasłużoną przerwę. Żel dobrze się przechowuje. Można go zużywać w miarę potrzeb. Po roku stania w napoczętej puszcze nic nie straci ze swoich żrących właściwości. Następnie po ok. 15 min. usuwamy żel z rozmięczonym lakierem czy farbą za pomocą cykliny. Żel ma także tę zaletę, że ługuje podłoże usuwając ewentualne zanieczyszczenia. Nie uszkadza przy tym Sikaflexu.

Kiedy usuniemy starą powłokę dalej postępujemy tak, jakbyśmy mieli doczynienia z surowym drewnem. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na suchość drewna, nie powinna ona przekraczać 13%. W praktyce możemy przyjąć, że jeżeli drzazga z drewna łamie się jak zapalka to drewno jest odpowiednio suche. W celu uzyskania czystej i równej powierzchni drewno szlifujemy papierem ściernym na sucho poczynając od gradacji 40-60, a kończąc na 180-220. Szlifowanie wykonujemy wzdłuż słojów drewna. Kolejne etapy to odkurzanie (najlepiej użyć odkurzacza) oraz odtłuszczenie, które jest szczególnie ważne w przypadku drewna egzotycznego o dużej zawartości żywic takich jak tek lub iroco. Do odtłuszczenia można użyć Epifanes Sprythinner for Paint & Varnish albo denaturatu, którym dwukrotnie przecieramy powierzchnię przeznaczoną do lakierowania i czekamy, aż odparuje.

Wybór lakieru. Sprawa niełatwa, sam tylko Epifanes produkuje 11 różnych rodzajów lakieru. Skomponowanie lakieru podobnie jak projekt łodzi wymaga udanych kompromisów, gdyż jedne cechy wykluczają inne. [str26 www.farbyjachtowe.pl](http://str26.www.farbyjachtowe.pl) Lakierowanie Dla przykładu lakier bardzo twardy nie będzie jednocześnie elastyczny. Także my sami w zależności od zastosowania oczekujemy różnych cech od powłoki. Od lakieru na zewnątrz łodzi będziemy oczekiwali bardzo dobrej odporności na warunki atmosferyczne, wodę słodką i słoną oraz promieniowanie UV. Jednak dla lakieru do wnętrza będą to cechy drugorzędne, tam chcielibyśmy, aby lakier był odporny na uszkodzenia mechaniczne i chemikalia domowe.

Sprawa pierwsza – lakier jedno czy dwuskładnikowy. Zaletą lakierów dwuskładnikowych, zwykle poliuretanowych, takich jak np. Epifanes Pol-urethane Clear Gloss oraz Clear Satin jest twarda powłoka bardzo odporna na uszkodzenia mechaniczne. Są także wady: trudniejsza aplikacja i konserwacja oraz mała elastyczność. Kiedy zatem można polecić lakier dwukomponentowy – na drewno stabilne wymiarowo, szczególnie klejone lub sklejkę oraz wszędzie tam gdzie oczekujemy dużej odporności mechanicznej czyli na podłogach, schodniach, zrębnicach i podobnych elementach. Na elementy z drewna litego nie obciążanych mechanicznie zdecydowanie praktyczniejszy będzie tradycyjny, olejny lakier jednoskładnikowy Epifanes Clear Varnish Gloss, albo prostszy w aplikacji Epifanes Rapidclear. Pozostaje także sprawa ceny, lakier dwuskładnikowy jest zdecydowanie droższy.

Kolejne zagadnienie mat czy połysk. Wbrew pozorom sprawa nie jest czysto estetyczna. Lakier z połyskiem zawsze będzie miał lepszą odporność na promieniowanie UV odbijając go znacznie więcej niż powierzchnia matowa, która będzie promieniowanie absorbować. Wniosek z tego prosty, że na zewnątrz sprawdzi się lakier o wysokim połysku z filtrem UV. We wnętrzu lepszy będzie lakier półmatowy lub matowy, który uwypukli naturalną urodę drewna oraz uczyni mniej widocznymi wszelkie zadrapania powierzchni. Lakiery takie zwane są także „efektowymi”, bo nakłada się je na podkład z tradycyjnego lakieru z połyskiem tylko dla uzyskania dekoracyjnego efektu i odpowiedniej odporności tak stworzonej powłoki. Lakerami takimi są np. Epifanes Rubbed Effect Varnish, lakier dający efekt woskowanego drewna, głęboko matowy Epifanes Woodfinish Matt, a także wodorocieńczalny Epifanes Aqua Marine.

Co z tekim? Lakierowanie różnych gatunków drewna zasadniczo nie różni się od siebie. Wyjątkiem są oleiste gatunki drewna egzotycznego takie jak tek lub iroco. Ze względu na zawarte w ich żywicy olejki eteryczne drewna te bywają trudne w lakierowaniu. Niektórzy żeglarze są zdania, by teku w ogóle nie lakierować, ani nie olejkować gdyż najładniej wygląda tek, który jest tylko myty. Rzeczywiście srebrno-szary tek wygląda bardzo dekoracyjnie. Niestety każde dotknięcie tłustą ręką np. od emulsji do opalania, czy po kanapce z masłem pozostawia na drewnie brzydkie ciemne plamy. Także gdy nasz jacht bazuje w mieście możemy spodziewać się, że nasz tek miał pięknie zszarzeć przybierze kolor brudno szary, a to za sprawą zanieczyszczeń w powietrzu. Lakierowanie i olejkowanie teku ma zatem niezaprzeczalne walory praktyczne. Decydując się na lakierowanie teku należy wybrać produkt przeznaczony do takich zastosowań. W ofercie Epifanesa będą to Woodfinish Gloss oraz Rapidcoat (ten lakier jest lekko dobarwiany pigmentem tekowym). W tych miejscach gdzie istotne są właściwości antypoślizgowe teku jak pokład, trap czy kokpit do zabezpieczenia drewna można użyć albo tradycyjnego olejku tekowego np. Epifanes Teak Oil Sealer, który ma tą zaletę, że przez dodatek żywicy także uszczelnia pokład, albo nowoczesnego i łatwego w aplikacji preparatu wodorocieńczalnego Epifanes Teak-O-Bello.

W przypadku kiedy zamierzamy odnowić starą powłokę lakieru powstają wątpliwości jakiego lakieru użyto wcześniej i jakiego możemy użyć my, aby stara i nowa powłoka „nie pogryzły” się. Nie ma przy tym znaczenia marka czy nazwa użytego lakieru, ale czy był to lakier chemoutwardzalny (dwuskładnikowy) czy tradycyjny lakier jednoskładnikowy. Można przeprowadzić prosty test nasączając szmatkę acetonem i przykładając ją do polakierowanej powierzchni. Jeżeli lakier zacznie mięknąć, podnosić się i rozpuszczać to mamy doczynienia z lakierem jednoskładnikowym. Jeżeli powłoka pozostanie nienaruszona najpewniej nasz poprzednik użył lakieru dwuskładnikowego. Można przyjąć ogólną zasadę, że na lakier dwuskładnikowy można położyć zarówno inny lakier dwuskładnikowy jak i lakier jednoskładnikowy. Na lakier jednoskładnikowy można położyć tylko inny lakier jednoskładnikowy. Lakier dwuskładnikowy może uszkodzić istniejącą powłokę.

Przybory do lakierowania. Wiele osób uważa, że lśniącą gładką, lustrzaną powierzchnię lakieru lub farby można uzyskać tylko za pomocą natrysku. Nie jest to prawda. Co więcej, ponieważ zwykle nie dysponujemy odpowiednimi warunkami do lakierowania natryskowego, zwykle efekty uzyskane tą drogą są gorsze niż przy użyciu tradycyjnych metod. Czym zatem lakierować. Najczęściej do lakierowania używa się pędzli z włosia naturalnego. Warto zainwestować w taki pędzel z miękkim długim włosiem. Dobry pędzel można kupić już za ok. 20,- zł. Pędzel taki nie jest narzędziem jednorazowym, a nawet można powiedzieć że w miarę jak się wyrabia i po pierwszych lakierowaniach zgubi luźne włoski staje się w miarę użycia coraz lepszy. O pędzel taki trzeba oczywiście dbać starannie czyszcząc go po każdym lakierowaniu. Doskonale do lakierowania nadają się małe u nas popularne pady z gąbki. Jako narzędzie jednorazowe sprawdzają się znacznie lepiej niż tanie chińskie pędzle. Przy dużych powierzchniach możemy użyć także wałków. Wybierać możemy wałki gąbkowe, które zostawiają równą powierzchnię jednak mogą pachnąć, szczególnie w lakierach dwuskładnikowych, lub wałki welurowe, które są bardziej odporne jednak potrafią gubić włoski i zostawić „pomarańczową skórę” po lakierowaniu. Pamiętajmy, że pędzel zapewnia najgrubsze krycie lakieru ok. 60-70µ na mokro co po wyschnięciu daje ok. 30-40µ powłoki suchej. Wałek zapewnia krycie co najmniej o 1/3 gorsze.

Rozcieńczalniki to sprawa, o której często szkutnicy amatorzy zapominają. Nie warto marnować dobrego markowego lakieru kiepskim rozcieńczalnikiem! Sam rozcieńczalnik także nie jest tani i jego cena sięga często połowy ceny lakieru co należy uwzględnić przy kalkulowaniu kosztów remontu. Rozcieńczalnik potrzebny jest na każdym etapie lakierowania. Pierwsze gruntujące warstwy zwykle rozcieńcza się mocno – do 50%, do dalszych warstw także dodaje się rozcień- czalnik jednak znacznie mniej – do 5%, tak aby zapewnić dobrą rozlewność lakieru. Nie powinno się rozcieńczać lakieru bardziej niż to zaleca producent, ponieważ dodając rozcień- czalnik zmniejszamy procentowy udział ciał stałych w lakierze. W efekcie po odparowaniu rozcieńczalnika z powłoki nie uzyskamy odpowiedniego krycia. Dodatkowo zbyt płynny lakier będzie miał tendencję do pozostawiania zacieków. Po lakierowaniu rozcieńczalnik pozwoli nam oczyścić narzędzia i także siebie.

Materiały ściernie. Także temat bagatelizowany, lakiery matowi się czym popadnie, takim papierem jaki jest pod ręką. Jest to poważny i często powtarzany błąd. Niektóre lakiery wymagają matowienia przed nałożeniem każdej kolejnej warstwy lakieru - jest to tak zwany szlif międzyoperacyjny. Jeżeli wykonamy go zbyt grubym papierem to zwyczajnie usuniemy cały lakier, który nałożyliśmy. W konsekwencji pomimo nałożenia odpowiedniej ilości warstw lakieru nie osiągniemy docelowej grubości całej powłoki. Szlif międzyoperacyjny ma za zadanie jedynie zszorstkować polakierowanie drewna str27 www.farbyjachtowe.pl wierzchnię, aby zapewnić dobre przyleganie do niej kolejnej warstwy lakieru. Należy go wykonywać papierem 400 lub drobniejszym. Dobrze sprawdza się papier wodny – nie zapycha się i nie kurzy. Matowienie należy wykonywać ręcznie wzdłuż słojów drewna. Doskonale do tego celu nadaje się włóknina np. K320 fi rmy SIA Abrasives, która jest materiałem trójwymiarowym, nie zapycha się, jest bardzo rwała, elastyczna i można nią matować zarówno na sucho jak i na mokro.

Środki ochrony osobistej. Lakierowanie nie jest pracą, która wymaga użycia szczególnych środków ochronnych. Dobrze jest mieć biały kombinezon lakierniczy, który jest bardzo tani, ochroni odzież przed ewentualnym zabrudzeniem i ograniczy ilość przeniesionego na naszym ubraniu pyłu i kurzu. Rękawice o dobrej manualności i krem natłuszczający pomogą zadbać o skórę rąk. Przy szlifowaniu, szczególnie z użyciem elektronarzędzi należy używać okularów ochronnych oraz maski przeciwpyłowej. Przy lakierowaniu należy pamiętać o dobrej wentylacji miejsca w którym wykonujemy pracę.

Przystępując do lakierowania dobrze jest przygotować potrzebne do tego drobne akcesoria. Wyskalowane pojemniki (kubeczki) do odmierzania lakieru i rozcieńczalnika. Patyczki do ich mieszania – zawsze należy pamiętać o dobrym wymieszaniu lakieru przed użyciem. Szmaki do odtłuszczenia i mycia narzędzi. Taśmę malarską do maskowania. Zapewnić sobie dobre oświetlenie i możliwie najwięcej komfort pracy.

Kiedy mamy już wszystko przygotowane czas przystąpić do pracy. Dla zilustrowania kolejnych etapów pracy posłużymy się przykładem odnawiania zniszczonej zębem czasu achterklapy. Do jej odnowienia użyjemy tradycyjnego lakieru żeglarskiego na bazie oleju z drzewa tungowego, o wysokim połysku i z fi ltrm UV – Epifanes Clear Varnish Gloss. Pracę można podzielić na trzy etapy: przygotowanie podłoża, gruntowanie i lakierowanie.

Konieczne jest usunięcie starego łuszczą- cego lakieru, który w niektórych miejscach odszedł płatami. Odsonięte drewno zszarzało pod wpływem warunków atmosferycznych. Stary lakier został usunięty za pomocą środka chemicznego Epifanes Paint Remover. Drewno ma jeszcze liczne szare przebarwienia i jest brudne. Szlifowanie szlifi erką rotacyjną kolejno krążkami o gradacji 60, 80 i 120 pozwala przywrócić, jednolity i naturalny wygląd drewna. Ostatnie szlifowanie przed przystąpieniem do lakierowania wykonujemy ręcznie płótnem 180 wzdłuż słojów drewna, tak by uzyskać równą gładką powierzchnię bez śladów obróbki mechanicznej.

Tak przygotowane drewno możemy zagruntować mocno rozcieńczonym lakierem. Po odpyleniu i odtłuszczeniu powierzchni nakładamy pędzlem pierwszą warstwę lakieru z 50% (objętościowo) dodatkiem rozcieńczalnika Epifanes Brushthinner for paint & Varnish. Czas schnięcia lakieru w 18oC wynosi 24 godz. Prawdopodobnie jednak lakier zanim wyschnie zostanie całkowicie wchłonięty przez drewno. Po upływie 24 godz. czas na pierwsze matowienie, które ma na celu usunięcie podniesionych włóków drewna i drobnych zanieczyszczeń. Wykonuje się je ręcznie papierem o gradacji 220 wzdłuż słojów. Oczywiście po matowieniu odpylamy i odtłuszczamy powierzchnię. Zdjęcia czwarte i piąte pokazują ten etap gruntowania. Achterklapa jest gotowa do drugiego gruntowania. Tym razem lakier rozcieńczamy w 25% tym samym rozcieńczalnikiem. Po jego wyschnięciu powierzchnię matowimy papierem 280, następnie odpylamy, odtłuszczamy i możemy przystąpić do ostatniego gruntowania z 15% dodatkiem rozcieńczalnika. Zdjęcie szóste przedstawia zagruntowaną achterklapę. Jak widać drewno zaczyna nabierać wyglądu jednak powłoka lakieru jest jeszcze zdecydowanie zbyt cienka. Dopiero właściwe lakierowanie pozwoli utworzyć powłokę dobrze zabezpieczającą drewno.

Po wyschnięciu, odpyleniu i odtłuszczeniu możemy przystąpić do właściwego lakierowania. Teraz do lakieru dodajemy maksymalnie 5% rozcieńczalnika. Polakierowaną achterklapę przedstawia fotografi a ósma. Matowienie (szlif międzyoperacyjny) wykonane włókniną K320 przedstawia fot. dziewiąta. Dalsze etapy naszej pracy wyglądają już jednakowo i nie wymagają dodatkowych ilustracji. Matowienie włókniną oraz lakierowanie powtórczy należy jeszcze co najmniej 3 razy. Jak z powyższego widać powłoka lakieru składa się z trzech warstw gruntujących oraz co najmniej czterech warstw nierozcieńczonego lakieru.

Jak grubo i ile razy lakierować. Aby powłoka lakieru spełniała swoją ochronną i dekoracyjną funkcję musi mieć odpowiednią grubość. Można przyjąć orientacyjnie, że grubość ta nie powinna być mniejsza niż 150µ. Jak wyżej napisano jedna warstwa lakieru nałożona pędzlem ma grubość 30-40µ. Wynikałoby z tego, że nałożenie 5 warstw lakieru to będzie aż nadto. Pamiętaj jednak trzeba, że pierwsze warstwy praktycznie „wsiąkają” w drewno i w niewielkim stopniu przyczyniają się do budowy grubości fi lmu. Ponadto kolejne szlify międzyoperacyjne także „pocieniają” naszą powłokę. Warto w tym miejscu podkreślić kolejną ważną funkcję matowienia. Drewno nie ma idealnie gładkiej powierzchni i pierwsze warstwy lakieru odwzorowują te nierówności. Matując lakierowany element kolejno papierem 220, 280 i 400 stopniowo ścinamy „górkę” nie naruszając

„dolinek”. W ten sposób w kolejnych cyklach uzyskujemy zupełnie gładką, szklistą powierzchnię lakieru. Można powiedzieć, że warstw lakieru powinno być tyle, że spoglądając pod światło na lakierowany element nie powinniśmy widzieć struktury drewna tylko taką właśnie szklistą i gładką powierzchnię lakieru.

Jak widać lakierowanie jest procesem pracochłonnym, wymagającym użycia dobrej jakości materiałów i narzędzi. Czy po takim lakierowaniu już nic nie musimy robić? Niestety, powłoka lakieru jak wszystko ulega stopniowemu zużyciu. Konieczne jest jej konserwacja tak, aby utworzona dużym nakładem pracy i środków powłoka zachowywała swoje właściwości dekoracyjne i ochronne. Na szczęście konserwacja nie jest to tak kłopotliwa jak właściwe lakierowanie. Sprowadza się do tego, aby raz w sezonie oczyścić polakierowany element, zmatowić papierem 400 lub drobniejszym, odpylić, odtłuścić i dołożyć jedną warstwę lakieru. W ten sposób drewniane elementy ciągle będą wyglądały „jak spod igły”. Tak właśnie odbywa się to na podziwianych pływających „meblach” i „kredensach”. Raz utworzone powłoki lakierów eksploatowane są czasem dziesiątki lat i ciągle wyglądają doskonale. Nie są też źródłem ciężkiej katorż- niczej pracy jaka odbywa się na wielu jachtach polegającej na zdzieraniu starych „zapuszczonych” powłok lakieru i budowania nowych, często z miernym skutkiem, gdyż czasu jest niewiele, a ludzie zniechęceni ilością pracy. W efekcie powstaje powłoka zbyt cienka, która już po sezonie czy dwóch ulega takiemu zużyciu, że trzeba ją usunąć i cały kierat zaczyna się od nowa.

Reasumując lakierowanie nie jest pracą trudną, wymaga jednak staranności i cierpliwości. Dobrego przygotowania zarówno materiału, miejsca jak i narzędzi. Wykonana praca przynosi dużo satysfakcji, bowiem ładnie utrzymane drewniane elementy jachtu zawsze przyciągają oko i w dużym stopniu wpływają na subiektywne odczucie, że przebywa się na pięknej i zadbanej łodzi.

Paweł Ryżewski
CMS Sp. z o.o. w Szczecinie