

## Spachteln

Grundsätzlich ist der Erfolg aller Spachtelarbeiten von mehreren Faktoren abhängig:

- 1) Größe der zu spachtelnden Fläche
- 2) Untergrund/Material
- 3) Untergrundvorbehandlung
- 4) Richtige Auswahl der geeigneten Spachtel-Produkte (**Unterwasser** empfehlen wir grundsätzlich den **Epoxi-Spachtel D 86**).

Großflächiges Spachteln sollte möglichst vermieden werden, da durch thermische und statische Belastungen Spannungsunterschiede zum Untergrund auftreten können, die dann ein Abplatzen zur Folge haben.

### Untergrundmaterial GFK

GFK gut entfetten, anschleifen und direkt den Spachtel auf die Fläche auftragen (siehe auch System VII Osmose-Behandlung). Danach Anstrichaufbau gemäß ausgewähltem System aufbringen.

### Untergrundmaterial Holz

Hier sollten Spachtel möglichst vermieden werden. Sollten kleinere Bereiche dennoch gespachtelt werden, so ist folgendes zu beachten:

Nordische Hölzer gut schleifen, entstauben und den **Epoxi-Spachtel D 86** direkt und ohne vorherige Imprägnierung auf das Holz aufbringen. Die nicht gespachtelten Flächen können danach imprägniert werden. Anschließend gesamte Fläche gem. ausgewähltem System beschichten.

Hart- und tropische Hölzer werden nach dem Auswaschen der Holzinhaltsstoffe gut geschliffen und entstaubt, danach können kleinere Bereiche mit **Epoxi-Spachtel D 86** ausgebessert werden. Anschließend gemäß ausgewähltem System Beschichtung vornehmen.

### Untergrundmaterial Stahl

Hier erfolgt das Spachteln mit **Epoxi-Spachtel D 86** erst nach der ersten Grundbeschichtung (Grundierung 2K-Material). Anschließend gemäß System weitere Beschichtung auftragen.

### Untergrundmaterial Aluminium

Aluminium gut entfetten mit **Reiniger 350** und die zu spachtelnde Fläche gut aufrauen. **Epoxi-Spachtel D 86** direkt auf Aluminium auftragen. Danach gem. System beschichten.

### Kleinere Reparaturen

Bei kleineren Reparaturen kann grundsätzlich der Spachtel auf den noch tragfähigen Anstrichaufbau, nach vorherigem Schleifen, aufgetragen werden.

## Wetter, Temperatur

Der Erfolg aller Anstricharbeiten ist in hohem Maße vom Wetter abhängig. Die Untergrundtemperatur sollte mindestens +10°C betragen. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß die Oberfläche vollkommen trocken ist. Vor allem bei plötzlichen Temperaturschwankungen besteht die Gefahr, daß warme Luft auf dem noch kalten Schiffskörper einen unsichtbaren Taufilm hinterläßt. Deshalb ist besonders im zeitigen Frühjahr für eine gründliche Belüftung der Halle zu sorgen. Die relative Luftfeuchte darf während der Verarbeitung und Trocknung 80 % nicht übersteigen.

## Öl, Fett, Masud auf der Oberfläche

Ölverschmutzungen können sehr unterschiedlich aussehen. Vom fast unsichtbaren Ölfilm bis zu millimeterdicken Schichten. Es ist erforderlich, auch kleine Mengen von Öl, Fett und Masud restlos zu entfernen, da sonst keine Haftung von Folgeanstrichen möglich ist oder Anstricherweichung auftritt. Hierzu empfehlen wir unseren **Reiniger 350**.

## Abplatzungen, Ablätterungen

Außer, daß Abplatzungen und Ablätterungen Folgeschäden von vorhergegangener Blasenbildung sein können, gibt es noch das Erscheinungsbild der sogenannten "Landkartenbildung". Diese entsteht durch Alterung und Spannungsunterschiede im Anstrichsystem bei zu vielen Folgeanstrichen.

Weiterhin können Verschmutzungen aller Art und Oxydbeläge (z. B. Zinkprimer) vor der Folgebeschichtung, nicht aufgeraute Oberflächen (besonders bei 2-Komponenten-Anstrichsystemen) oder überschrittene Maximalüberstreichintervalle der Grund für das spätere Abplatzen sein. Desweiteren führt Taufeuchtigkeit auf dem Untergrund zu Abplatzungen und Ablätterung.

Bei Holz kann auch das "Ausschwitzen" von Holzinhaltsstoffen (Harze, Latex, Öl) zu Abplatzungen führen.

## Risse

Risse im Anstrichsystem entstehen immer durch Spannungen. Als Ursache kommen z. B. in Frage: Arbeiten von Holz, Versprödung durch Alterung, zu große Schichtdicke infolge zu vieler Wiederholungsanstriche, extreme Temperaturbelastung, Systemunverträglichkeiten, zu kurze Trocknungszeiten zwischen den einzelnen Anstrichen, unsaubere Untergrund (z. B. Rückstände von Reinigern, Abbeizern, Schmutz).

Zur Reparatur sind die Risse vollständig bis zum Rißgrund abzuschleifen. Bei festgestellter Systemunverträglichkeit muß das System gewechselt werden.