ORSA *foam* S.p.A.

Résumé des spécifications techniques et des variantes de spécifications

		Densité	Caractéristiques de charge				Rigidité en compression	Fatigue dynamique		Résistance à la traction		Déformation résiduelle	Élasticité	Porosité	Taille du bloc		Couleurs/Configuration		Certifications		
Notes		(± 5%)	Force de compression, CV 40 (± 15% sur le matériau en bloc ± 20 % sur le matériau en rouleaux)	Détermination de la dureté à 25 % (± 15 %)	Détermination de la dureté à 40 % (± 15 %)	Détermination de la dureté à 65% (± 15%)	URL (± 20%)	Perte d'épaisseur (Max)	Perte de portance (Max)	Résistance à la traction (Min)	Allongement (Min)	50% de compression (Max)	(Min)	(± 2)	Hauteur BLOCS	Largeur BLOCS	BLOCS	ROLLS	Comportement du feu	OEKO-TEX STD 100 Classe 1 (CTC)	CertiPUR
		kg/m3	kPa	N	N	N	g/cm2	%	%	kPa	%	%	%	cellules/cm	cm	cm					
POLYURÉTHANES POUR L'AUTOMOTIVE																					
POLYÉTRES LF	**OFL 406 F**	**40,0**	**6,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**160**	**160**	**7**	**-**	**18**	**-**	**-**		**std**	**(D)**		
	OFL 457 F	**45,0**	**8,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**170**	**190**	**16**	**-**	**19**	**-**	**-**		**std**	**(D)**		
POLYESTERS	**OFM 257 F**	**25,0**	**4,5**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**130**	**170**	**12**	**-**	**14**	**-**	**-**		**std**	**(D)**		
	OFM 265 F	**26,0**	**4,0**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**120**	**180**	**10**	**-**	**19**	**-**	**-**		**std/gris M1**	**(D)**		
	OFM 356	**35,0**	**4,8**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**180**	**200**	**8**	**-**	**17**	**-**	**-**		**gris M1/std**			

NOTES

N Nouveau produit

V Variation de la spécification en termes de densité et/ou de caractéristiques de roulement

Changement depuis le dernier numéro

^ Les matériaux en configuration de bloc doivent être considérés comme étant toujours en stock, sauf ceux dont les couleurs ou les dimensions sont accompagnées de ce symbole, auquel cas le matériau est produit sur commande.

*** Quelques couleurs exclusives**

Les couleurs standard (std) pour les types en configuration ROLL sont BLANC, GRIS CLAIR, GRIS, ANTHACITE et NOIR.

HLC "AU — **Comportement au feu selon la réglementation : classe 1 IM selon UNI 9175 avec des tissus appropriés. (A)**

HLC "AU/F1 — **Comportement au feu selon la réglementation : classe HF1 selon UL 94 (C-HF1).**

HLC "HBF — **Comportement au feu selon la réglementation : Classe HBF selon UL 94 (C-HBF).**

HLC 'FR' — **Comportement au feu selon la réglementation : FMVSS 302.**

HLC 'LF' — **Polyéther pour le laminage à la flamme.**

ORSOFT 'CM' — **Comportement au feu selon : Schedule 1 Part I of The Furniture and Furnishings (Fire) (Safety) Regulations 1988, amendée en 1989, 1993 et 2010, BS 5852 : Partie 2 : 1982, source 5.**

ORSOFT "F — **Comportement au feu selon la réglementation : classe 1 IM selon UNI 9175 avec des tissus appropriés. (A)**

LUNE "F — **Comportement au feu selon la réglementation : classe 1 IM selon UNI 9175 avec des tissus appropriés. (A)**

NOVOLATEX "F — **Comportement au feu selon la réglementation : classe 1 IM selon UNI 9175 avec des tissus appropriés. (A)**

CM — **Comportement au feu selon : Schedule 1 Part I of The Furniture and Furnishings (Fire) (Safety) Regulations 1988, amendée en 1989, 1993 et 2010, BS 5852 : Partie 2 : 1982, source 5.**

WATERLILY — **Comportement au feu selon la réglementation : classe 1 IM selon UNI 9175 avec des tissus appropriés. A l'exclusion de WL/A et WL VE (A)**

VE AU — **Comportement au feu selon la réglementation : classe 1 IM selon UNI 9175 avec des tissus appropriés. (A)**

RESSOURCES CM — **Comportement au feu selon : Schedule 1 Part I of The Furniture and Furnishings (Fire) (Safety) Regulations 1988, amendée en 1989, 1993 et 2010, BS 5852 : Partie 2 : 1982, source 5.**

DS FOAM 'AU' — **Comportement au feu selon la réglementation : classe 1 IM selon UNI 9175 avec des tissus appropriés. (A)**

MTP "AU/F1 — **Comportement au feu selon la réglementation : classe HF1 selon UL 94 (C-HF1).**

OFL — **Polyéthers ignifuges pour le secteur automobile ; "F" avec comportement au feu selon FMVSS 302 (D).**

OFM — **Polyesters pour le secteur automobile ; "F" avec un comportement au feu conforme à la norme FMVSS 302 (D).**

Tous les matériaux étiquetés "RisORSA" et "GAIA" sont produits à partir de matières premières provenant de sources renouvelables.

Tous les matériaux portant la mention "RICYCLA" sont produits à partir de matières premières recyclées.

Tous les matériaux marqués '/S' contiennent un biocide.Substance active du biocide : Tetradecyldimoniosilane (CAS : 41591-87-1).
Tous les matériaux i-fo@m Silver (Si, TS, ...) contiennent un biocide qui protège l'article contre la colonisation par les micro-organismes. Substance active du biocide : phosphate d'argent Verre.

Tous les matériaux marqués "/SO" ou "/BO" sont additivés avec un azurant optique et/ou des substances qui retardent le jaunissement.

Avertissements

a) Les données indiquées dans la "FICHE TECHNIQUE/CERTIFICAT DE QUALITÉ" se rapportent à des échantillons d'essai obtenus dans le plan perpendiculaire à la direction de croissance du produit réagissant et non à proximité des surfaces extérieures.
Les matériaux hautement résilients (HR, OS, NLTX, GAIA, WL, BREEZE, ResORSA CM) doivent d'abord subir des traitements mécaniques appropriés pour provoquer la rupture de la paroi cellulaire ("manganatura" ou "calandrage").
La densité indiquée se réfère au matériau "propre". La densité du bloc brut doit tenir compte d'une augmentation due à la densité plus élevée des "peaux" extérieures.

b) Nous conseillons à l'utilisateur de couper les pièces de manière à ce que, lors de l'utilisation finale, elles soient sollicitées dans une direction parallèle à la direction de croissance.

c) Les données et informations contenues dans le présent document et dans les différentes spécifications techniques et fiches techniques/certificats de qualité sont basées sur les connaissances disponibles à la date de publication (ou des révisions ultérieures).

d) Aucune garantie ne peut être donnée quant au caractère suffisant des recommandations suggérées dans le présent document, et il ne peut être exclu que d'autres mesures ou des mesures supplémentaires soient nécessaires dans des circonstances particulières ou exceptionnelles.

e) L'utilisateur doit s'assurer de l'adéquation et de l'exhaustivité des informations par rapport à l'usage particulier qui en sera fait.

f) Dans le cas d'un comportement au feu conforme à l'annexe 1, partie I, des Furniture and Furnishings (Fire) (Safety) Regulations 1988, tels qu'amendés en 1989, 1993 et 2010, BS 5852, partie 2 : 1982, source 5 : l'essai requiert pour tester la réaction au feu du rembourrage en combinaison avec un tissu ignifuge standard en fibres 100 % polyester ; ce test est normalement requis pour une application dans le secteur "DOMESTIQUE".
Nous soulignons que la classe du rembourrage en combinaison avec d'autres types de tissu ne peut être attribuée qu'à l'ensemble des produits constituant l'article (mousse + tissu + tout intercalaire) ;
L'essai de réaction au feu est normalement requis pour une application dans le secteur "CONTRACT" (BS 7176). Parfois, une telle combinaison peut entraîner des variations significatives de la réaction au feu du tissu d'ameublement par rapport au tissu standard mentionné ci-dessus.
Nous invitons donc le client à n'utiliser le matériau qu'après s'être assuré qu'il répond aux caractéristiques de comportement au feu requises.

g) Dans le cas d'un comportement au feu conforme à la norme UNI 9175, la classe du produit ne peut être attribuée qu'à l'ensemble des produits constituant l'article (mousse+tissu+produits intercalés).
Une telle combinaison peut parfois entraîner des variations importantes dans le comportement au feu des différents composants. Nous invitons donc le client à n'utiliser le matériau qu'après avoir s'assurer que l'artefact répond aux caractéristiques requises en matière de comportement au feu.

h) Pour les normes de référence des propriétés physiques et mécaniques énumérées dans ce document, voir les "Fiches techniques/Certificat de qualité" de chaque type.

i) Les données contenues dans ce document sont à jour au moment de la publication. ORSA foam se réserve le droit d'en modifier le contenu à tout moment.

Tolérances dimensionnelles

Tolérances dimensionnelles de coupe pour les matériaux (à l'exclusion des viscoélastiques) en configuration de rouleau :

Hauteur (cm)	- 1	+ 3

Épaisseur (mm)	- 0,2	+ 0,3	1,8 à 3,0 mm
Épaisseur (mm)	- 0,2	+ 0,4	3,1 à 5,0 mm
Épaisseur (mm)	- 0,3	+ 0,5	5,1 à 10,0 mm
Épaisseur (mm)	- 0,4	+ 0,6	10,1 à 15,0 mm
Épaisseur (mm)	- 0,4	+ 0,8	15,1 à 30,0 mm
Épaisseur (mm)	- 0,5	+ 1,3	plus de 30,1 mm

Longueur (m)	± 3%

La tolérance associée aux matériaux viscoélastiques en rouleaux est définie comme -2/+3 mm. En outre, l'épaisseur minimale réalisable dans ce cas est de 15 mm.

Les dimensions, pour les matériaux non comprimés, sont garanties 30 minutes après le déroulement du produit, car l'enroulement se fait sous une légère tension, ce qui peut entraîner un léger retrait transitoire.
Dans le cas de matériaux compressés, il est nécessaire d'attendre au moins 24 heures après la décompression du matériau.
Le matériau doit rester comprimé le moins longtemps possible, idéalement le temps du transport. Il faut garder à l'esprit que le matériau est comprimé dans le sens de la coupe.

Tolérances dimensionnelles de coupe pour les matériaux en configuration de bloc :

Hauteur (cm)	- 3	+ 3
Largeur (cm)	- 1	+ 4
Longueur (cm)	- 0	+ 4
Longueur (cm)	- 1	+ 4

Pour les viscoélastiques, y compris DS FOAM

Le matériau doit être stocké sous forme comprimée le moins longtemps possible, idéalement pendant la durée nécessaire au transport.
Le bloc ne doit pas être soumis à une pression (dans n'importe quelle direction, par compression, blocs empilés ou pressés contre un mur) pendant au moins 24 heures.
Pour les matériaux viscoélastiques, les conditions de stockage pendant la durée mentionnée doivent tenir compte de la thermosensibilité du matériau ; à titre indicatif, les températures doivent être supérieures à 15 °C environ.
La base doit également être suffisamment lisse pour permettre au matériau de glisser.
En effet, le matériau viscoélastique, de par sa nature, a peu de "poussée", et une surface éloignée de cette condition (par exemple l'asphalte) pourrait empêcher le matériau de "revenir" à ses mesures initiales après la compression.