

UNE NOUVELLE VIE POUR *DIAPHANI*

Les secrets d'une peinture réussie

L'accastillage enfin démonté (voir épisode précédent), on s'attaque aux peintures de pont et de coque. Et une fois encore, l'expérience des techniciens du Grand Val s'avère précieuse...

Texte et photos : Paul Gury.

L'ANTIDÉRAPANT vieillissant était le dernier élément à retirer du pont de Diaphani. Pour ce faire, l'utilisation d'un ciseau à bois ou d'un ébauchoir de bon diamètre est le bienvenu. A quatre pattes, avec un peu d'habitude on arrive à enlever une bonne partie du trade master même si la tâche reste physique. Le rythme de travail idéal pour ne pas se dégoûter trop rapidement est le suivant : une demi-heure de grattage le matin pour s'échauffer et une autre demi-heure le soir pour garder la forme... Il en va de même pour la colle restante qui nécessitera un deuxième passage mais les efforts demandés seront tout de même moindres. Une fois parvenu à la peinture de pont d'origine, l'opération de sablage peut enfin commencer. Il est possible d'utiliser une ponceuse bien calibrée avec des disques à gros grains mais le décapage risque d'être long et fastidieux. A l'inverse, l'utilisation d'une sableuse est plus pratique et surtout d'une efficacité redoutable. Ainsi, en une journée de travail il est possible de sabler le pont d'un voilier de 11 mètres de long...

La sableuse fonctionne par projection à haute pression de sable de carrière sur la surface à décaper. En fonction de la couche et du type de peinture mais aussi du substrat recouvert (bois, acier ou aluminium), différents réglages existent en termes de calibre du grain, de pression à exercer ou encore de volume à envoyer. Un équipement de protection composé d'un masque avec système d'aération, de gants et d'une tenue couvrant l'ensemble du corps est indispensable pour se protéger de la poussière de sable et des projections éventuelles de peinture, de colle ou d'autres résidus. Ne pas oublier de bien masquer les hublots, les capots et la descente pour éviter de faire rentrer trop de matière à l'intérieur du bateau. Après le sablage, il ne

faudra pas tarder à poser la première couche de primaire pour éviter l'apparition d'alumine. En effet, cette oxydation lente et naturelle de l'aluminium au contact de l'oxygène de l'air peut, à terme, empêcher une bonne adhésion de la peinture. C'est donc la course contre le temps qui s'engage. Diaphani, à notre grand soulagement, est positionné en fin de journée dans sa cabine de peinture. Il est prêt pour les grosses œuvres à venir... Le primaire époxy est réalisé au pistolet, dans la foulée, pour permettre de protéger le pont mais aussi de réaliser l'adhérence nécessaire à l'accroche de la peinture. Les travaux de reprise peuvent alors débiter dans le but d'obtenir une surface totalement propre et abrasive. Le primaire a aussi comme particularité de faire ressortir nettement tous les défauts comme les cloques de corrosion, les rayures ou encore les anciennes traces de travaux (empreintes de meuleuse, anciennes visseries...). Plusieurs journées bien remplies sont donc nécessaires pour toucher au but car tous les défauts doivent être poncés et nivelés au cas par cas. Enfin, un dernier ponçage superficiel est réalisé sur le primaire pour garantir une accroche mécanique de bonne qualité dans la perspective d'une peinture durable. Nous choisissons d'ailleurs une peinture de pont semi brillante qui a l'avantage de masquer parfaitement les petits défauts qui ne peuvent pas tous être récupérés. Après séchage, le rendu est impeccable, on a l'impression que le pont du bateau est neuf et c'est extrêmement agréable à regarder. Il est désormais formellement interdit de se promener avec ses chaussures tant que le nouvel antidérapant n'est pas posé sur le pont... Pour la peinture de coque, la préparation est réalisée sans décapage préalable dans un souci d'économie de temps mais aussi du fait de la



« La clé, c'est comme toujours la préparation du support.. Pour Diaphani, Christophe n'a pas lésiné sur les heures de ponçage. »



▲ Pour décoller le vieil antidérapant rapporté « trademaster », il faut s'employer à la spatule !



▲ Tout ce qui pouvait être démonté l'a été, et le reste a été soigneusement protégé : le pont est fin prêt pour le sablage.



Le sablage proprement dit ne prend pas plus d'une journée.



▲ L'étape la plus gratifiante, c'est évidemment la peinture. On commence à réaliser que le bateau va vraiment retrouver un état proche du neuf..



« Cette laque appliquée au pistolet met en valeur les courbes du plan Vaton, et notamment son joli bordé frégaté. »

spécificité des bateaux en construction aluminium avec carène en forme. Constituée de plaques soudées les unes aux autres, la carène a été enduite dès l'origine pour masquer les défauts de soudure, il n'est donc pas utile de les faire réapparaître par un décapage total de la coque.

FASTIDIEUSES, LES REPRISES ENDUITES

Il est néanmoins décidé de reprendre les enfoncements, conséquence de manœuvres approximatives au port. Voire d'anciennes collisions du fait d'autres voiliers comme ce fut le cas dans le port de l'Argol, sur l'île d'Hoëdic, où nous avons été abordés au niveau du franc-bord tribord par un petit bateau avec un couple inexpérimenté aux commandes... Pour retrouver une carène droite, il est possible de renfoncer la tôle depuis l'intérieur après démontage des vaigrages mais la manœuvre est souvent ardue car le risque de déformation en bosse non désirée est réel. En effet, en tapant avec une petite masse sur la tôle, même protégée dans un chiffon, il arrive fréquemment que cette dernière se déforme à son tour, allant jusqu'à craqueler dans le pire des cas. Nous optons donc pour un enduit posé sur les zones enfoncées avec un ponçage à la cale en diagonale alternée. Certes chronophage, cette méthode garantit une forme de carène propre et surtout linéaire. Nous réalisons rapidement que la corrosion en cloques autour des hublots de coque est vraiment importante, un décapage en profondeur s'avère incontournable. Le but est de revenir directement sur la tôle de la coque pour éliminer les restes de peinture et d'enduit

précédent et ainsi éviter la réapparition trop rapide de boursouflures sur ces endroits sensibles des œuvres mortes où viennent se boulonner les plexiglas des hublots. Sur les parties planes, le ponçage ne pose pas de problème particulier, en revanche dans le creux des hublots, l'utilisation d'une petite brosse métallique manchonnée sur une meuleuse est bien pratique. Pour finaliser les retouches de coque, nous nous concentrons sur les parties situées juste au-dessus de la flottaison au niveau de la poupe du bateau. Cet endroit a particulièrement souffert du ressac au mouillage lorsque le bateau était en grande croisière en 2006-2007. Nous devons donc poncer et réenduire sur une grande

surface.

En définitive, pour une bonne reprise des défauts du support, un certain nombre d'étapes sont à suivre qu'il est possible de résumer de la sorte : décapage des parties corrodées ou simplement abîmées (enfouissement, peinture écaillée...), passage d'une fine couche de primaire pour éviter de dépasser un certain stade suite au ponçage de ces dernières pour éliminer la matière inutile et obtenir une surface plane et enfin pose de la couche principale de primaire et reponçage partiel pour activer une accroche mécanique. De plus, un bâchage qui sert de masquage est évidemment incontournable

XXX ZCEZC

Quillard en aluminium construit par le chantier Pouvreau à La Rochelle, ce Sillage 11,30 m a été produit à une quarantaine d'exemplaires. Acheté en 1981 par mon grand-père, Pierre-Gury, ce plan Vaton aux lignes d'eau plus fines que son célèbre cousin le Romanée, s'avère être une excellente unité pour la croisière hauturière. Alliant robustesse et qualités nautiques incontestables, Diaphani a ainsi vu trois générations se succéder à son bord sans jamais nous faire défaut. Après une première transatlantique réussie en 1983 et de nombreuses croisières sur le proche Atlantique dans les années quatre-vingt-dix, il nous a à nouveau emmenés autour de l'Atlantique en 2006-2007 en passant par le Cap-Vert, les Antilles avec un retour par les Açores. Cette circumnavigation menée sans problèmes majeurs m'a conforté dans l'idée que Diaphani pourrait encore servir aux générations suivantes. Nous nous sommes donc lancés dans un chantier de rénovation complet... A suivre, par les Açores. Cette circumnavigation menée sans problèmes majeurs m'a conforté dans l'idée que Diaphani pourrait encore servir aux



pour éviter de salir les autres parties du bateau non concernées par la peinture. Ainsi, tout le pont est recouvert d'une bâche en plastique en vue de la première couche et du scotch de bon diamètre protège les œuvres vives d'un dérapage éventuel. La coque est aussi intégralement dégraissée et dépoluée avant les travaux de peinture. Le primaire, constitué d'un durcisseur (la quantité dépendant de la surface à peindre) permet, comme pour la peinture de pont, de faire ressortir les dernières imperfections. Et, encore une fois, de légères reprises sont à effectuer, rendant la somme de travail assez considérable mais rien ne semble assez beau lorsqu'il s'agit de son voilier... La peinture ou laque, quant à elle, se pose au pistolet après séchage du primaire, en général dans les 36 heures qui suivent. La teinte est choisie à partir d'un nuancier de couleurs.

LA PEINTURE, UN SAVANT COCKTAIL

Nous décidons de modifier légèrement le motif; nous partons donc sur une peinture blanche comme précédemment mais avec un liseré blanc supplémentaire intégré dans notre bande bleue d'origine. La peinture est composée par Christophe, « l'artiste peintre » du chantier, à partir d'une formule de base donnée par le producteur à respecter en y intégrant la teinte désirée... et d'autres ingrédients. La peinture est composée de quatre éléments : les pigments (couleur et opacité), les liants qui assurent la liaison pigment et support, les solvants qui donnent sa viscosité à la peinture, et enfin les agents auxiliaires comme les antipelluculaires ou encore les plastifiants. Cette alchimie est toujours tributaire des conditions atmosphériques ambiantes (température et humidité), c'est pourquoi la peinture sera à réaliser de préférence en intérieur et la cabine préalablement chauffée pour atteindre au minimum 15°. Une fois la laque blanche appliquée sur l'intégralité de la coque, on peut finalement s'attaquer à la décoration. Celle-ci demande encore une fois un travail de masquage en amont pour ne garder que la partie décorative apparente (la bande bleue). Un repère de 20 cm est ainsi pris par rapport au rail de fargue mais du fait de la légère dissymétrie de la coque inhérente à la construction et à la forme de la carène, le scotch est posé mètre par mètre après vérification régulière à l'œil. Pour finir, un léger ponçage est effectué sur la future partie décorative pour permettre une accroche parfaite de la peinture bleue. Le séchage est effectif sous 24 heures et il ne reste plus qu'à retirer le scotch et les bâches de masquage. C'est là, sans doute, la partie la plus agréable car on découvre la qualité du travail effectué. Le résultat est fantastique, le bateau comme neuf !



▲ La préparation de la peinture est tout un art quasi-alchimiste. On travaille la teinte bien-sûr, mais aussi la viscosité, et on ajoute des agents antipelluculaires ou plastifiants. Expérience indispensable !



▲ A gauche, la coque préparée, poncée, enduite là où des reprises étaient nécessaires, re-poncée et couverte d'un apprêt. A droite, la même coque après peinture et ajout des lignes décoratives.



▲ L'ajout d'une jupe vient compléter les travaux de rénovation effectués sur la carène et le pont. Au final, le nouveau Diaphani n'aura plus grand chose à voir avec l'ancien...