

REFIT PEINTURE DE PONT

(Pont / Roof / Cockpit / Tableau arrière / Bordés supérieurs / Portique)

L'aluminium est un matériau très exigeant.

Une bonne tenue de la peinture sur l'aluminium n'est possible que si les étapes suivantes sont parfaitement respectées :

1. Dépose de tout l'accastillage et de la menuiserie de pont.

Nous mettons la coque à nu.

Si ce travail n'est pas réalisé, l'oxydation de l'ancienne peinture sous les différentes pièces d'accastillage migrera sous peu vers la nouvelle peinture.

C'est aussi l'occasion de vérifier que ces pièces d'accastillage après de nombreuses années sont toujours bien isolées de la coque.

2. Le sablage

La tâche la plus importante sur ce type de travail est d'enlever toute trace d'oxydation sur l'aluminium.

Tout point d'oxydation non retiré favorisera la présence de l'alumine et fera cloquer la peinture.

Pour enlever cette oxydation sur des tôles de plusieurs années, seul le sablage est efficace.

Le disquage n'est efficace que sur les surfaces planes et parfaitement saines. Outre la difficulté d'accéder à tous les endroits avec une ponceuse, il est évident qu'on n'enlèvera pas l'oxydation dans les petites cavités de l'aluminium avec un simple disquage (sauf à enlever beaucoup de matière).

Par ailleurs, un simple traitement chimique (dérochage) n'est pas suffisant pour enlever toute l'alumine.

Nous disposons sur le port d'Arzal d'une aire dédiée au sablage.

Pour le sablage, nous projetons de l'abrasif de type scorie ou laitier (abrasif non métallique calibré entre 0.2 et 0.9mm).

La pression utilisée 7.5 bars nous permet d'obtenir un état de propreté parfait pour l'aluminium mais surtout une rugosité du métal synonyme d'une meilleure adhérence de la peinture.

3. Une cabine de peinture chauffée

Elément primordial pour l'application de la peinture : Maîtriser la température / l'hygrométrie et bien respecter les temps de sur-couchages.

Dès que le bateau est sablé (de 6 à 9 heures de sablage selon les cas), nous le rentrons immédiatement en cabine de peinture. Celle-ci est immédiatement chauffée à 20° afin que la tôle monte en température avant l'application de la peinture. Le fait de chauffer chasse l'humidité et empêche l'oxydation de se reformer pendant la nuit.

J + 1 : Après nettoyage et masquage, le bateau est recouvert en fin de matinée d'une couche de Primaire Epoxy anticorrosion d'accrochage. Contrôle de l'épaisseur du film de peinture déposé sur le support. Maintien de la température à 20° dans la cabine.

J + 2 : Application 1^{ère} sous-couche époxy le matin ; Application 2^{ème} sous-couche époxy l'après-midi. Contrôle de l'épaisseur du film de peinture déposé sur le support. Maintien de la température à 20° dans la cabine.

A ce stade, le bateau est protégé et nous avons tout le temps maintenant de passer au travail d'enduisage et de ponçage afin de corriger les imperfections de la tôle.

Ce travail d'enduisage/ponçage terminé, une 3^{ème} sous-couche époxy est appliquée.

Un dernier ponçage de l'ensemble du bateau est nécessaire avant l'application des deux couches de laque et de la peinture antidérapante.

4. Remontage et isolation de l'accastillage et de la menuiserie

Notre expérience nous fait affirmer qu'une bonne isolation d'une pièce d'accastillage se fait de la façon suivante :

.on colle un isolant sous la pièce d'accastillage (ex. feuille TBS, isolant nylon)

.on repose la pièce d'accastillage sur le pont avec du Sikaflex pour empêcher que l'eau ne stagne sous la pièce d'accastillage. On l'a observé plusieurs fois, un isolant nylon ou une simple feuille TBS n'est pas suffisant car l'eau stagnant sous cet isolant refera cloquer la peinture.

Tous les filetages des vis de fixation sont enduits de Tef gel.