

# DEUXIÈME VIE

# A chacun son refit

Quand on parle refit, on imagine une restauration menée pour redonner le lustre du neuf à un bateau âgé. Mais ce peut être aussi l'occasion de faire évoluer son bateau pour qu'il corresponde mieux à votre manière de naviguer. Démonstration avec quatre exemples de refit réussi.



**Page 46**  
**Un Ovni comme neuf.**  
*Ou comment une peinture de pont réalisée dans les règles de l'art redonne de la valeur à une occasion.*



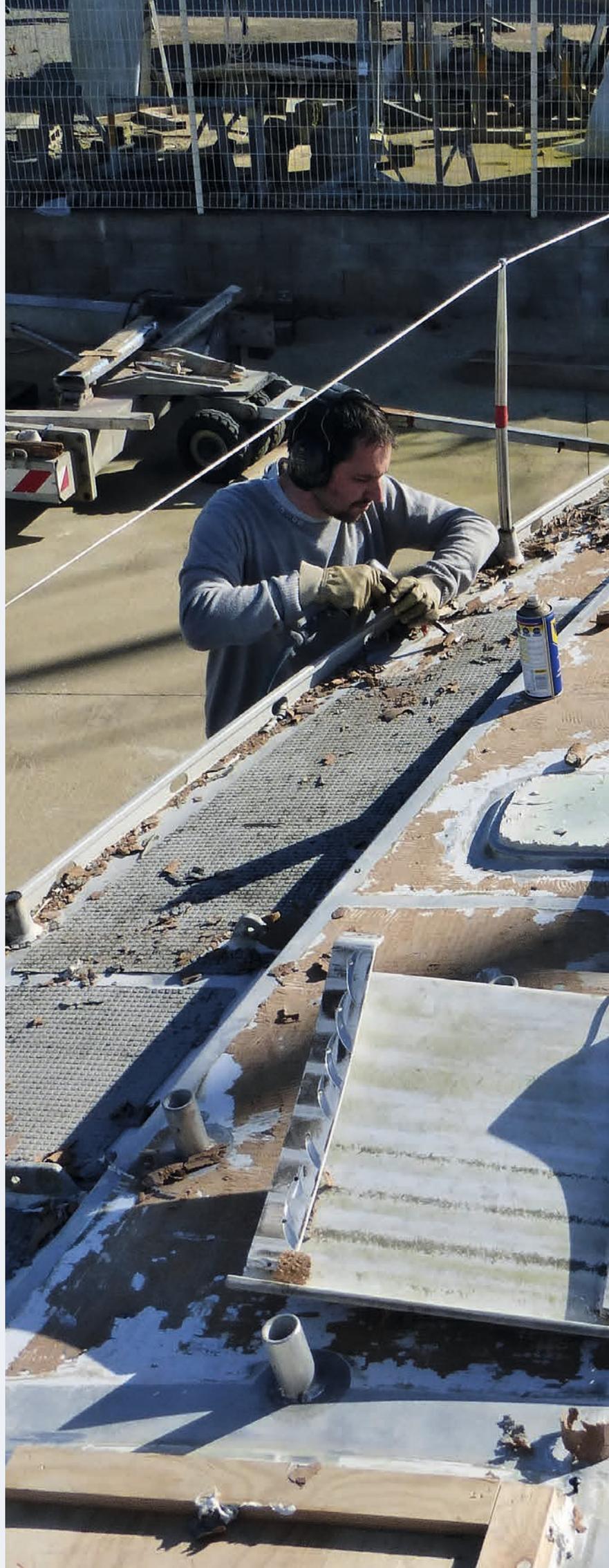
**Page 48**  
**Un Newick de croisière.**  
*Michel a équipé son trimaran d'un propulseur d'étrave. Sacrilège ? Que nenni, confort et sécurité.*



**Page 50**  
**Un dayboat original.**  
*Jérôme a réalisé le bateau dont il rêvait à partir d'un bateau existant.*



**Page 52**  
**Croisière à haute vitesse.**  
*L'aboutissement d'un projet fou : la transformation d'Orange 2 en voilier de croisière.*



Retrouvez nos 4 vidéos  
sur [www.voilesetvoiliers.com](http://www.voilesetvoiliers.com)



*Travail ingrat. Chaque refit impose une mise à nu du bateau qui peut être laborieuse. Ici, on retire l'antidérapant qui a été collé à l'origine sur le pont de cet Ovni 36.*

# UN OVNI 36 BEAU COMME UN NEUF

Après dix-neuf ans de bons et loyaux services, Michel veut changer de bateau. Son Ovni a été régulièrement entretenu et n'a pas connu d'avarie. N'empêche, le temps a fait son œuvre, surtout au niveau du pont. Bien sûr, l'alu n'a pas été attaqué et l'usure est surtout visuelle. Alors son propriétaire décide d'une peinture neuve pour mettre en vente un bateau nickel.



La peinture a été réalisée par l'entreprise Arzal Nautique et ce n'est sûrement pas un hasard. Agent Alubat, le chantier, est surnommé par les propriétaires «la clinique des Ovni». Ici, les bateaux sont préparés avec soin, mais surtout hivernent régulièrement et sont réparés après avaries. Autant dire que l'alu est une spécialité maison et si l'on ajoute la présence d'une cabine de peinture, on comprend que les artisans du chantier ne manquent pas d'expérience.

Et il en faut, car avant d'entreprendre une peinture sur le pont d'un bateau, il y a un gros travail à faire. D'abord déposer le gréement et tout l'accastillage. Tout, c'est-à-dire ne pas laisser un winch ou un taquet sur le pont. On retire également les capots et on dépose les hublots. Tout, on vous

dit. Ensuite, le pont est entièrement sablé. Ce qui permet de vérifier le bon état des tôles d'alu et de faire disparaître toute trace d'oxydation. Immédiatement après, le bateau entre en cabine de peinture car il faut très vite passer une couche d'apprêt avant que de l'humidité ne se dépose sur la tôle. Puis commence le travail de surfacage, l'alternance enduit-ragréage-ponçage qui permet d'obtenir la surface la plus propre possible. Sous-couche, laque de finition, peinture antidérapante, je vous passe les secrets des artistes. Enfin, c'est le remontage des hublots – que l'on change s'ils sont faïencés –, de l'équipement de pont, de l'accastillage, avant de remâter le bateau puis de réinstaller le gréement courant. On aura profité de l'immobilisation pour dessaler et nettoyer l'ensemble des écoutes et

#### Etat concours.

Cet Ovni 36 présente un pont comme neuf, entièrement repeint, comme le bandeau qui ceinture le haut de la coque.

des drisses afin qu'elles retrouvent leur souplesse. Et un petit antifouling pour avoir également des dessous propres. Résultat : le bateau est dans un état nickel. Et son nouveau propriétaire sait qu'il est tranquille côté peinture pour au moins dix-douze ans. Au moment d'investir, ça compte !

**Grise mine.** Il n'y a pas que l'alu qui soit terne après près de vingt ans de navigation : l'antidérapant n'est tout simplement pas présentable.



## LES TRAVAUX EFFECTUÉS

- Dépose de l'accastillage et de la menuiserie de pont.
- Sablage.
- Tout de suite après le sablage, le bateau est introduit dans une cabine de peinture chauffée pour que la tôle monte en température avant l'application de la peinture (le chauffage chasse l'humidité et empêche l'oxydation de se former).
- Pose d'un primaire époxy anticorrosion.
- Pose de deux sous-couches époxy.
- Enduisage-ponçage.
- Passage d'une troisième sous-couche époxy.
- Pose de deux couches de laque...
- Et d'une peinture antidérapante.
- Remontage de l'accastillage avec isolation des pièces et Sikaflex pour prévenir la stagnation d'eau sous la pièce.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]

## COMBIEN ÇA COÛTE ?

- Manutention, démâtage-mâtage : **1050 €.**
- Sablage : **1950 €.**
- Main-d'œuvre peinture : **21500 €.**
- Peinture : **3750 €.**
- Hublots (montage, démontage, remplacement) : **1300 €.**
- Lustrage et vernissage coque : **1860 €.**

**Total : 31 000 € HT – 37 500 € TTC.**

**[1] On démonte tout.** Avant tout travaux de peinture, il importe de démonter toutes les pièces d'accastillage présentes sur le pont. Mais on ne s'arrête pas là : les hublots sont aussi déposés et l'antidérapant est également retiré. La dépose de l'accastillage n'est pas seulement utile pour faciliter l'application d'une nouvelle peinture, elle permet de vérifier que de l'eau n'est pas infiltrée sous les pièces et de contrôler leur isolation vis-à-vis de l'alliage d'aluminium du pont.

**[2] Sablage obligatoire.** L'aluminium doit être mis entièrement à nu. Pour assurer une bonne accroche de la nouvelle peinture, mais aussi pour visualiser l'état du matériau. Le chantier Arzal Nautique disposera bientôt d'une cabine de sablage commune avec les autres professionnels présents sur le port.

**[3] Première couche.** Immédiatement après le sablage, le bateau est conduit dans la cabine de peinture chauffée pour éviter tout dépôt d'humidité sur l'aluminium nu. Le pont reçoit alors une première couche de peinture époxy anticorrosion. Cette primaire sera suivie de deux autres sous-couches à base d'époxy pour assurer la meilleure protection possible de l'aluminium.

**[4] On enduit.** Le travail d'enduit et de ponçage peut commencer. Il s'agit d'obtenir la plus belle surface possible en comblant les reliefs. On enduit, on ponce et on recommence jusqu'à l'obtention du résultat désiré. Ici, l'enduit vient arrondir l'intérieur d'un angle pour le rendre plus doux.

**[5] Masquage.** Le nouveau pont va recevoir une peinture antidérapante en lieu et place des plaques rapportées

présentes à l'origine. Dans un souci d'esthétique, on reproduit le dessin des zones antidérapantes en masquant avec de l'adhésif les zones où le pont qui a déjà reçu deux couches de laque blanche resteront visibles.

**[6] Remontage.** Tout l'accastillage retrouve sa place sur le pont. Rails d'écoutes et winches bien sûr, mais aussi taquets et chandeliers. On remet également les hublots en place (on les change s'ils sont trop faïencés) et les menuiseries que l'on a dû démonter pour la peinture (glissière de panneau de descente, bancs de cockpit). Les cartons sont là pour éviter de salir la peinture neuve.

**[7] Mâtage.** Le gréement retrouve sa place. On en aura profité pour vérifier l'état des haubans et de leurs terminaisons.