**Généralités**

Tout d’abord quelques considérations générales

Je vais vous parler de mon expérience et de ma technique : il y forcément des variantes, je ne suis pas là pour faire polémique.

Peindre soit même son bateau (ou sa voiture) n’est pas un travail difficile mais très long et laborieux, qui demande malgré tout des aptitudes manuelles et surtout des essais si on ne l’a jamais fait. L’intérêt financier est évident, et s’explique par le temps passé : Pour un bateau de 40 – 44 pieds (le mien), le prix tout compris chez l’artisan sera de 6000 à 10000 €, et ce n’est pas de l’arnaque. Les peintres travaillent bien car le résultat se juge d’un coup d’œil.

Il faut donc soit procéder pas étapes, mais cela n’est passible que pour la préparation, les couches de finition (3 ou 4) doivent être faites en une fois le même jour. On peut cependant faire un coté puis l’autre.

L’application se fera toujours au pistolet si l’on veut un bon fini, Mais on obtiendra un fini irréprochable (type carrosserie de voiture) qu’avec un gros compresseur, une préparation très poussée, de bonnes conditions climatiques et une bonne technique d’application.

Il est la plupart du temps, indispensable de bâcher le chantier, pour ne pas arroser les voisins, mais aussi pour que le chantier soit à l’ abri du vent, qui est rarement complètement nul. Il ne faut pas de vent du tout pour un très bon fini, mais on obtient un résultat plus qu’acceptable jusqu’à 10 nds si on se protège bien.

Enfin le preintre doit se protéger ; pendant le ponçage a la machine (masque), pendant le ponçage à l’eau ( vieux ciré), pendant l’application ( combinaison + masque)

**Précisions a propos de ponçage**

Il y a le ponçage a la machine (ruban, orbitale, vibrante), mais a employer avec modération, je le précise quand c’est possible. L’orbital est la plus polyvalente

Et il y a surtout le ponçage à la main avec du papier à l’eau : on a son jet d’eau est sa feuille pliée en trois :

On arrose

On ponce circulairement sans forcer comme un malade

On rince, et on rince son papier

On reponce

On rince etc.

.

**Prix**

Le matériel d’application vaut neuf entre 150€ (airless de base) et 1000€ (gros compresseur + bon pistolet)

La peinture (apprêt + finition coute à la louche 50 € par mètre de bateau mais la c’est très approximatif et ca dépend des pertes.. si on travaille en une seule fois (2 semaines de suite) on gâchera moins et on polluera moins aussi.

Il ne faut pas oublier les abrasif (50 à 100 €), le scotch, les bâches, le film pour faire des cache, le masque etc….

**Condition initiale de la coque**

Cet article commence au stade ou le primaire est en état, c'est-à-dire qu’il n’y a pas d’osmose ( pas trop sur les œuvres mortes), pas de rouille ou d’électrolyse non traitée, pas de bois pourri ou non traité.

Si on peint sur de la merde ca tient pas. Un peinture correctement faite, ne s’écaille jamais et résiste a tout, mais le brillant s’estompe avec le temps. Apres 15 ans environ elle peut se craqueler légèrement

**La peinture utilisée**

Exclusivement de la polyuréthane bi composant, pour la sous couche et pour la finition

Vu le prix de ce produit chez les ship, il faut chercher un autre fournisseur. Soit un ship en ligne, soit le carrossier du coin, soit une boutique de peinture voiture en ligne, ou même un grossiste en peinture industrielle = c’est tout pareil

Pour la peinture voiture, je choisis de la peinture solvantée, brillant directe. Il existe des peintures à l’eau mais je n’en ai pas l’expérience. D’autre part en auto on utilise le plus souvent une base matte puis un vernis, là aussi je n’ai jamais essayé.

Pour la couleur la palette RAL (voir Google) donne un très vaste choix de couleurs. Et enfin une dernière subtilité consiste à matifier plus ou moins, pour obtenir en fini allant de complètement mat à brillant.

**Les dispositifs d’application**

Il y en a cinq types de compresseurs : je ne connais les 1, 2 et 5

1) L’airless (100-200€) : pistolet autonome avec le réservoir de peinture : c’est le moyen le plus simple qui peu suffire pour l’apprêt (il me suffit a moi)

2) pistolet basse pression (200-300€) : un genre de moteur d’aspirateur qui « souffle » dans le pistolet au bout d’un tuyau : on peut avoir avec ce genre de matériel des résultats étonnants si on sait le manier

3) compresseur moyenne pression sans vase d’expansion (300-500€) : la pression fournie est de l’ordre de 2 à 3 bar, le débit est apparemment le même qu’avec un petit compresseur traditionnel, c’est moins encombrant mais plus cher

4) compresseur classique (200 -500€) amateur : bon, là est le dilemme : un petit compresseur pas cher (300) sera-t-il meilleur que celui du paragraphe précédent, j’en sais rien je n’ai jamais utilisé ni l’un ni l’autre.

5) compresseur pro : gros débit très constant très lourd et encombrant. C’est le mieux mais on ne peut acheter ce type da bécane pour une utilisation, on le loue on l’emprunte

En ce qui concerne les pistolets, les 1 et 2 sont dédiés, pour les autres il y a deux variantes :

Le classique (réservoir en dessous)

Le modèle par gravité (réservoir a dessus)

Le modèle par gravité est bien supérieur mais, il n’est pas vraiment « hermétique » et on peut tout renverser si on ne le tient pas à peu près droit.

**LA TECHNIQUE D’APPLICATION**

Si l’on ne connaît pas le matériel, il faut faire des essais, car il faut définir

\*La viscosité de la peinture : elle doit être le plus diluée possible sans couler

\*Le débit : il doit être maximum sans couler

\*La distance : elle doit être faible, de l’ordre de 7-10 cm : selon technique, viscosité, vent, débit, pression. Selon tout quoi

\*la vitesse de déplacement : elle doit être absolument constante

Si l’on ne veut pas se faire peur on commence par se mettre a 10 cm avec un débit faible et une vitesse faible (environ 10cm /sec). On peint de gauche droite si le vent vient de la gauche et inversement, on appuie sur la gâchette qu’une fois le mouvement démarré. On a intérêt à peindre environ 1à 2 mètre a la fois, par bandes horizontales se chevauchant. Le jet doit être étalé en hauteur (voir le réglage de la buse) et perpendiculaire à la surface.

On relâche la gâchette avant l’arrêt du déplacement (10cm), et on reprend après avoir redémarré dans l’autre sens. Il est mieux de faire de ne pas arrêter les bandes successives au même endroit mais décalées de 5-10cm.

En fin de longueur on peut incliner le pistolet légèrement vers l’extérieur pour appauvrir progressivement le jet (20°)

Lorsqu’on est plus l’aise, on augmente le débit et la vitesse, on fait varier la distance pour avoir, au final une application régulière sans coulures et sans effet «  peau d’orange ». S’il n’y a pas de coulure on essai de ralentir, ou de mettre plus de débit ou de diminuer la distance jusqu’à juger de cette limite possible.

Le pistolet airless donnera toujours +/- un effet peau d’orange mais ce sera toujours beaucoup mieux qu’au pinceau et a fortiori au rouleau

**LA PREPARATION**

**Ponçage avant apprêt**

S’il s’agit d’une coque neuve ou récemment retraitée, on veillera à ne pas trop attaquer le primaire, et si on a un doute après ce premier ponçage on remettra un couche ou deux de primaire que l’on reponcera

Je ponce d’abord a l’orbitale grain 180 (ni gros ni fin) pour faire « disparaître les inégalités et mettre en évidence la rayure et micro rayures. Ce ponçage permet aussi une inspection « absolue » de toute la surface.

Ensuite je traite au mastic époxy les grosses imperfections et les manques de peintures, rayures, anciennes zones traitée mais non à niveau. Le but est d’avoir un surface plane, ce que est impossible sur une coque métal non enduite. Pour apprécier les imperfections on regarde en lumière rasante. Apres séchage du mastic (24h) je reponce les zones ainsi traitées.

Si ca présente bien on ponce toutes la surface a l’eau grain 220 par exemple puis grain 400 (ou plus). On rince et si possible on passe tout a karcher mais juste avant l’étape suivante.

Un jour sans trop de vent (10 est le max confortable)

**Couches d’apprêt**

Sur la coque sèche, on passe vite fait un chiffon imbibé d’acétone ou de solvant (celui de la peinture.

On passe deux couches d’apprêt diluées a 15% environ, l’une après l’autre = lorsqu’on a fini un coté on passe à la deuxième couche sans attendre, puis on fait le deuxième coté

**Ponçage avant finition**

Ponçage a la main à l’eau grain 220 puis 600, rinçage, karcher

**Finition**

Dégraissage, acétone ou solvant

Je peints un coté puis l’autre. Dilution 20 % ou plus. Trois couches mouillée sur mouillée (idem apprêt), les une derrière les autres….c’est fini

**Finition ultime**

Si l’on dispose d’un bon compresseur et d’un bon pistolet, on ne fera a l’étape précédente que deux couches, on obtiendra une finition miroir et ponçant grain 400 puis 1000, et en repassant deux autre couches fines très diluées