

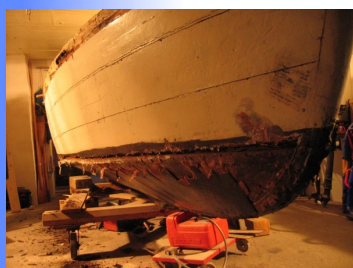
Réflexions sur une restauration.

Descriptif:

[NDLR.] Voici le témoignage de Gepetto, réanimateur de rêves, tel qu'il se qualifie lui-même. Il occupe une partie de son temps à restaurer des bateaux dont de nombreux bélougas. Il nous fait part de quelques réflexions concernant l'un de ces sauvetages.

Premier sondage.

Sous la ligne de flottaison un tissu de verre, une mauvaise liaison entre bordés et quille de bouchain. Cette zone doit toujours être observée en priorité la qualité de la quille de bouchain est toujours la première atteinte. D'une façon générale les limites œuvre vive et morte sont toujours les plus soumises aux efforts.



Découverte suivante, ce tissu est posé sur un contreplaqué de 5mm cloué sur le bordé croisé d'origine. Pourquoi pas? C'est une solution qui peut être envisagée, mais c'est du sauvetage à court-terme car la liaison contreplaqué/bordé laisse pénétrer l'eau venue de l'intérieur du bateau (fuite au puits de dérive et plus simplement eau de pluie).

Poursuite du sondage.

Pour plus de facilité de visite des fonds, dépose du roof par sciage de l'hiloire. En effet l'état de l'hiloire (aspect , fentes) ne mérite pas le gros travail de décapage nécessaire pour retrouver une belle allure, bien sûr, ceci est valable si l'on dispose de l'outillage et du bois nécessaire. Il est indispensable de prévoir avant cette opération un blocage de la coque par des écarteurs coincés entre les hiloires. La dépose de la dérive se fera plus facilement au cour du retournement, lorsque celle-ci sera horizontale. Les fonds présentent beaucoup de travail de décapage et restauration. Nous

sommes dans le cas de bordés croisés avec toile intermédiaire. Le doublage contreplaqué extérieur ne facilite pas une telle tâche. Dans le cas contraire on aurait pu essayer de nettoyer les surfaces sachant que nous sommes devant des milliers de rivets empêchant un raclage, seul un brossage ou sablage pourrait être efficace, puis un traitement gras si l'on veut rester dans une certaine tradition très dilué pour sauver les meubles. De plus il Solution radicale: découpe du fond entre les perçant des trous depuis l'intérieur de chaque fatiguée. Les liaisons ont lâchées, affaire à



«pieds humides », ou, traitement résine epoxy s'avère que bien des membrures ont souffert. membrures. Le repérage se fait facilement en coté des membrures. Découverte d'une étrave suivre.

Début des opérations.

La suite consiste maintenant à prendre des décisions. Il est encore temps du « mea culpa », il fallait réfléchir avant! Les fonds sont à refaire :c'est le plus simple, le contreplaqué est utilisable sur ces formes développables. La quille est déformée, nous le savions au départ car une contre quille de renfort avait été posée sur la zone puits de dérive. La dépose n'est pas très compliquée, soit on arrache, soit on déchiquette, il faut le faire avec soin s'il on ne veut pas abimer la quille intérieure. Attention!: beaucoup de boulons.



Bien, puisque l'on en est là, il n'est pas très compliqué de changer les membrures, les varangues, les genoux. Cette opération est très agréable car nous reprenons chaque pièce l'une après l'autre et remontage immédiat. Mais cela demande beaucoup d'attention car la forme du bateau dépend de la qualité à reproduire les bonnes cotes.



Je vous parlais de soupçons émis à propos de l'étrave. S'impose, en commençant par la dépose. Pour simplifier devient plus clair.



L'image est sans commentaire! L'opération chirurgicale vu l'état des bordés on dépose comme les fonds, tout



Nous devons refixer les fonds sur les quilles de bouchains. Celles ci sont très endommagées par les fixations précédentes (n'oublions pas que plus le bateau est ancien plus on trouve des fixations fer pas toujours de bonne qualité, la matière première n'étant pas revenue à une qualité top l'année 1950). Donc nous choisissons le renforcement par l'insertion d'un flipot dans une rainure faite à la défonceuse. Le collage PU et le serrage doivent se faire avec soin.



Voilà l'étrave reprise, et le changement de toutes les lisses sur lesquelles seront fixés les bordés. On en profite pour changer la lisse de plat bords, zone éternellement pourrie sous des ponts flambant neufs! ce symptôme est remarquable en observant la largeur du liston de pont toujours très large pour cacher la misère!



Il est temps puisque la coque est ouverte de placer les cloisons intérieures et de changer le tableau arrière. Ensuite une première couche de peinture sur ce beau chêne, dommage! Attention réserver le bois brut sur toutes les zones de collage. En effet il est temps de poser les fonds. Cette opération ne demande aucune technique difficile. Beaucoup de calme durant le relevé. Le plus simple est de se faire des gabarits d'approche en contreplaqué d'emballage 2mm ou toutes autres matières indéformables et souples. Un compas et plein de repères comme pour le traçage d'un bordé « brochetage ». L'avant est certes un peu raide à trévirer à la pose; Les efforts pouvant entraîner une déformation, il sera nécessaire de procéder bâbord tribord en suivant. Les autres panneaux sont sans problème. La pose des fonds en contreplaqué 12mm se fait par fixation colle PU en cartouche, très simple d'utilisation, et vissage par vis inox de bonne qualité type pour exemple vis Assy bois dur inox A2 FT 4x25.



Les bordés:



J'ai choisi pour ce chantier du Sapelli trouvé en longueur de sept mètres et, bien sûr, grande largeur. Le choix de ne pas faire de joint coûte certes beaucoup de chutes. Une alternance possible et économiquement intéressante est de tailler dans des feuilles de contreplaqué scarfées, mais, bien sûr, la finition sera peinte dans ce cas. Le traçage ne pose pas de problème, il se fait par brochetage sur lattes de contreplaqué rigidement assemblées. La fixation pose là un problème.



- soit vous êtes à deux dont un patient et de préférence sourd .vous choisirez le rivetage cuivre (il est important dans cette opération d'être extrêmement précis dans le perçage car il est très vilain de ne pas aligner les rivets et ce n'est pas si évident)
- soit vous êtes seul, c'est le cas de ce chantier, alors la simplicité s'impose. pré perçage du bordé, collage et vissage inox (il est inutile de percer pour la tête des vis, elle pénètre seule dans le bois sauf si vous voulez bouchonner - personnellement le mastic polyuréthane teinté me convient).



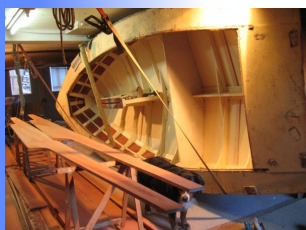
L'étrave est posée, les fonds sont peints. A ce propos choisissez une peinture sous marine appropriée. Si vous laissez votre bateau au mouillage sans jamais le sortir pour une petite ballade et donc un

nettoyage régulier, une sous marine de protection est malheureusement nécessaire, sinon pas d'hésitation. soyez économe et écolo avec un grand choix de peinture extérieure. La première protection des bordés s'est faite par une imprégnation avec un produit gras de nourrissage du bois, dans ce cas huile de lin



diluée dans de la térébenthine avant couche et recouche de vernis.

Le roof et les pièces métalliques.



Pendant les heures creuses, il faudra s'occuper du roof: décapage du vieux vernis travail fastidieux d'autant plus que généralement, je le repeins en blanc pour éclaircir l'intérieur tout en laissant les barrots en couleur bois. Traitement aussi de la dérive, du safran et de toutes parties métalliques, ne pas hésiter sur les qualités des produits de protection et d'accrochage.



Il est temps de se retourner et de préparer les hiloires. Vérification du puits dérive et remise de celle-ci en place.

On profite du dayboat aménagements hiloires et roof. La pose vissage sur l'intérieur pose des coulisses et epoxy et une toile de



pour faire les intérieurs, puis pose de celui-ci se fait par de l'hiloire, et, avant la



mains courantes, je conseille vivement une enduction verre afin de passer des nuits calmes et sèches. La l'origine pour la toile de lin sous une baguette. Petite finement le tissus car en laissant son aspect de tissage, ponts entoilés.

Finitions, accastillage, pieds de mât, capot, tout cela à la mode de chacun.

Et puis c'est tout

Gepetto
réanimateur de rêves
gepetto@freesurf.fr

