

Peinture et Couture

Clairette, le 23 mars 2014 à 23:22

Schnaps avait besoin de quelques soins, donc on a profité de l'été et de la disponibilité de Clairette pour s'en occuper. Ceci est un article bricolage, comme vous pourrez rapidement vous en rendre compte !

La peinture du cockpit

Initialement, le fond du cockpit était gris. Une couleur qui chauffe beaucoup trop les pieds (sauf peut-être à Dunkerque ou en Bretagne Nord). On avait déjà mis un coup de ponçage à la main + peinture blanche à **la Gomera au mouillage**, mais ça commençait à être moche, la peinture s'écaillant, on retrouvait des touches de gris qui non seulement n'étaient pas super classes mais en plus chauffaient nos pieds douillets.

Je m'en vais vous raconter toutes les étapes de la peinture, ce qui n'apprendra pas grand-chose à ceux qui peignent régulièrement, mais qui vous donnera une petite idée de la longueur de ce travail.

1. Sélectionner la ou les ponceuses dans lesquelles on va investir. Parce qu'on ne va pas refaire ça à la main, c'est long, pénible et le résultat n'est pas aussi bon que ce qu'on peut faire avec des outils dignes de ce nom. Ça nous a pris 1 à 2 jours de comparer les modèles, leurs caractéristiques et les prix, de comprendre les caractéristiques, et verdict, nous avons investi dans une Bosch GEX 125-1 AE Pro et dans un multitool Makita TM3000CX7, sur lequel on peut monter une tête de ponçage Delta (en triangle), pour faire les coins. Puis il nous a fallu chercher des magasins qui vendent ces bêtes, les commander si besoin, aller les chercher.

2. Démonter tout ce qui est monté sur les parois du cockpit. Tomtom avait parlé de refaire le sol, au départ, mais moi je voulais faire tout le cockpit, y compris les parois verticales dont le blanc laissait à désirer. De toutes façons, avec une ponceuse dans les mains, j'ai envie de tout poncer (*NDTLGP : suivant l'adage bien connu 'je ponce donc je suis'*)... Donc dévissage des attaches de sacs-à-tout, des charnières des coffres, du plexi de protection du tableau moteur, du siège du barreur, perte d'une ou deux rondelles au passage... En démontant les charnières du coffre à radeau de survie dans lequel on stocke le carburant en jerrycans, j'ai mesuré l'état de pourriture du balsa dans lequel étaient vissés les vis des charnières. Ça m'a rappelé un **épisode irlandais avec la barre d'écoute**... Mais le capitaine m'a interdit de dégommer trop loin donc j'ai juste enlevé le plus moisi et remplacé par de l'époxy. *NDTLGP : Oui pasque sinon Clairette elle était partie pour dégommer tout le pont et c'était moyennement prévu et que le balsa ne sert pas à grand-chose de toutes façons quand il y a 10 à 15 mm de fibre de verre de chaque côté ...*



Dégommage du balsa

humide voire très mouillé au tournevis

3. Ôter des coulures ou autres amas de peinture précédents à la lame de rasoir ou au cutter – oui il y avait des trucs moches avant, ça méritera un sablage un jour, mais là on a fait du propre sans que ça soit ultra parfait. Poncer. Gros grain, moyen grain, grain plus fin. À la ponceuse orbitale pour les surfaces planes et accessibles, à la multitool tête delta pour la plupart des coins, à la main pour les rainures des coffres. Au passage, vive l'aspiration des poussières intégrée sur la ponceuse Bosch, ça rend le travail beaucoup plus confortable.



Tout poncé ! Comment ça, au fond c'est pas assez poncé ? On y reviendra...

4. Nettoyer tout le bazar parce qu'il y a vraiment de la poussière partout

5. Scotcher au ruban de masquage les tours de tout ce qui n'a pas pu être démonté : les afficheurs, le teck des bancs, la poignée du moteur, la ventouse de la pompe de cale, tout l'accastillage... et emballer de plastique tout ce qui ne doit pas recevoir de gouttes de peinture. Installer les éléments démontables sur le ponton, sur des bâches en plastique.



Nouveau look, bâches

noires et ruban de masquage vert. Vous aimez ?

5. Vérifier qu'on a bien la peinture nécessaire ou aller en acheter, rigoler devant l'énorme pot de primaire vendu par International (non on n'en a pas acheté, on n'avait pas besoin de primaire).



Krr krr krr

6. Peindre ! enfin !! C'est l'étape la plus gratifiante, car on voit enfin le cockpit changer de tête et devenir tout joli...

6. bis, ter, etc : peindre les couches suivantes, pour un total de 2 couches de peinture lisse partout, 3 pour le sol, puis 2 couches de peinture antidérapante sur le sol.

Et encore, je passe sous silence l'étape frustrante du fond du cockpit qui n'avait pas été assez bien poncé, ça se voyait sous la peinture... Donc on reponce à fond et on repeint...

7. Enlever le ruban de masquage et les protections et remonter tout le bazar démonté au point 2.

8. Admirer notre nouveau cockpit. C'est blanc, ça fait presque mal aux yeux. Et Tomtom n'ose plus marcher au fond du cockpit de peur de tout salir avec ses chaussures pas propres...



Ça fait mal aux yeux tellement c'est blanc !

La capote et le lazy bag

(épisodes précédents pour la couture de la capote : [1](#) [2](#) [3](#) [4](#))

Le voilier qui nous avait vendu le tissu Sunbrella pour la capote nous avait prévenus : le fil de couture lâchera à cause des UVs bien avant le tissu. Il avait tout à fait raison, les éléments de la capote commençaient à se séparer les uns des autres quand on s'y appuyait. Mais comme on était venus à bout de notre stock d'aiguilles ou presque, j'en ai profité pour faire ma grosse geekette pour le choix des aiguilles. Du coup, voici mes trouvailles en résumé (ça peut servir à d'autres, on a eu pas mal de visites sur mes articles de couture de la capote):

– il faut des aiguilles « ball point », à pointe arrondie et non coupante pour écarter les fibres du tissu plutôt que de de le couper. Donc des aiguilles classiques ou destinées à coudre du jean vu qu'elles sont plus résistantes que les autres ball point, en tous cas pas des aiguilles à cuir, qui abîment les fibres.

– pour la taille des aiguilles, il faut prendre le plus petit possible, mais que le fil coulisse bien. La recette apparemment c'est de mettre le fil dans le chas de l'aiguille, de tenir le fil tendu à 45°

et de laisser glisser l'aiguille par gravité. Elle doit glisser sans souci. Du coup on a opté pour du 110, surtout que c'est la taille maximale que Schmetz offre, et que Schmetz a un site pour geeks de l'aiguille sur lequel j'ai appris des tas de choses. **Merci Schmetz !**



Ils ont même un badge « j'aime les aiguilles Schmetz », et j'ai décrété qu'ils avaient bien mérité qu'on le mette sur notre blog

– acheter plein d'aiguilles (sur ebay), pour ne pas hésiter à jeter une aiguille un peu usée qui fait bloquer la machine. C'est impressionnant comme on peut mettre 30 minutes à coudre 1 mètre avec une aiguille fatiguée, et comme ça peut prendre 2 minutes de faire les 2 mètres suivants avec une aiguille toute neuve. Donc, changer l'aiguille dès qu'on a des soucis (si le souci n'est pas dû à autre chose), ça économise beaucoup de temps et de frustration.

– pour rigoler – mais sans rire, c'est la seule info technique que j'ai trouvée sur le tissu Sunbrella, pour le coup Sunbrella fabrique un produit super bien mais ils ne font pas un site pour les geeks du Sunbrella et c'est dommage – la traduction d'un échange relaté par un membre d'un forum (version originale [ici](#))

Je refais des coussins pour un bateau en utilisant du Sunbrella et j'ai pensé que ça serait une bonne idée de les contacter pour obtenir des conseils sur la taille d'aiguille et de fil à utiliser.

Voici des extraits de la conversation jusqu'ici :

– Je viens d'acheter 10m de Sunbrella 5439-000 Navy Tissu d'ameublement. Je voudrais connaître les recommandations de Sunbrella concernant la taille et le type de fil et d'aiguille pour ce projet.

– Sunbrella : Voici quelques suggestions pour éviter les plis dans les coutures. C'est typiquement un problème de réglage de la machine qui peut facilement être résolu.

– Pourriez-vous s'il vous plait répondre à mes questions initiales ?

– Sunbrella : Ceci est l'information la plus détaillée que je puisse vous donner. Je suis désolé que ma réponse ne vous ait pas donné satisfaction.

– Je voudrais un conseil sur la taille de l'aiguille et le type de fil à utiliser. Il me semblait qu'il s'agissait d'une information assez basique qu'on doit souvent vous demander.

– Sunbrella : Pour les aiguilles, nous recommandons une pointe ballpoint car l'aiguille

passer entre les fibres du tissu plutôt que de les couper.

– Quelle taille d'aiguille à tête ballpoint conseillez-vous pour le type de tissu que je souhaite coudre ?

– Sunbrella : entre 16 et 22 selon la taille du fil que vous utilisez.

– Quelle taille de fil me conseillez-vous pour ce tissu ?

Bande de crétins...

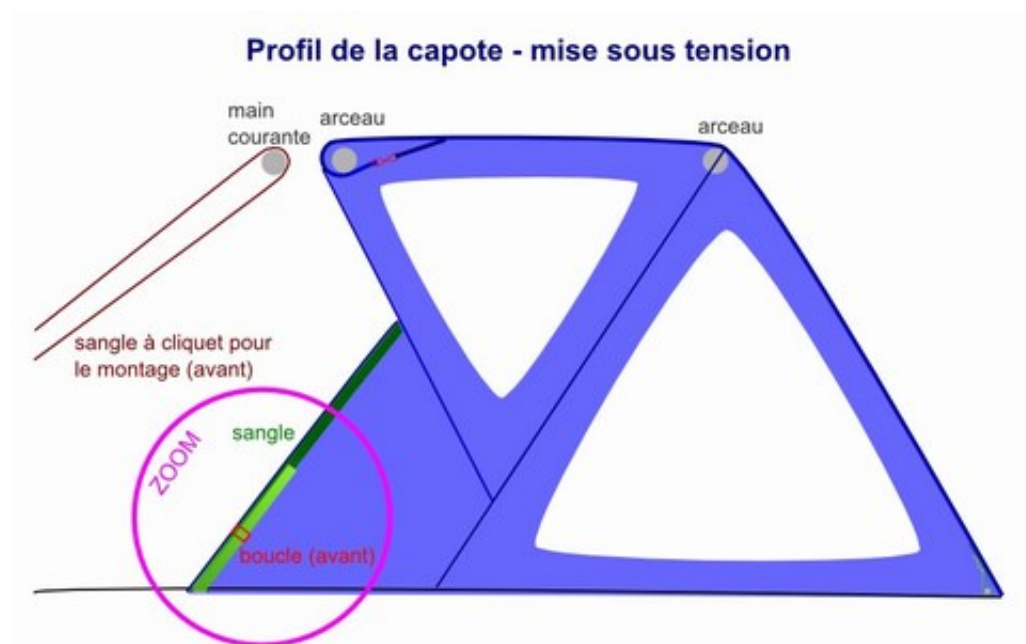
Bref, une fois que mon petit colis d'aiguilles est arrivé, j'ai pu commencer à coudre – ou recoudre.

Un grand merci au Yacht Club qui m'a laissée envahir pendant 3 jours une pièce pour que je puisse coudre à l'abri, en toute tranquillité et en tout confort. J'avais même une grande table à disposition, ce qui m'a évité de tout faire par terre. Et puis quel luxe de pouvoir tout laisser en plan à midi ou le soir...

Donc, le plus gros du travail a été de recoudre les coutures qui avaient été exposées aux UV. C'est-à-dire quasi toutes. Mais tout était déjà en place, donc c'était plus simple que la toute première couture de la capote, où il fallait tout bien positionner. J'ai retrouvé le « plaisir » de passer du temps à plier et rouler le tissu autour des parties à coudre pour passer plus facilement sous le bras de la machine à coudre...

Une autre partie du travail fut de faire des réparations sur les parties fatiguées, soit par le frottement de nos mains (juste devant les mains courantes), soit par les frottements de la voile ou des bouts sur le lazy bag. En gros, il s'agissait de rapiécer avec de généreux morceaux de Sunbrella avant que le tissu ne soit complètement déchiré. L'avantage des patches, c'est qu'ils ne sont pas très gros, donc c'est de la couture plus facile que les grosses pièces ou qu'une fermeture éclair au milieu d'une capote immense.

Dernier atelier : l'amélioration de la fixation des sangles de tension de la capote. Avant, pour installer la capote, on positionnait la toile sur les arceaux, on attachait tout ce qu'il fallait attacher, puis, pour tendre, on utilisait des sangles à cliquet qui tiraient les arceaux en arrière pendant qu'on s'escrimait tous les deux à tendre les sangles ... avec un gros tournevis. Maintenant, on a mis de longs velcros sur la sangle à replier. Ce qui fait qu'on n'a plus besoin des sangles à cliquet, il suffit que l'un de nous tire sur les mains courantes en faisant le singe, et que l'autre referme la sangle en velcro. Facile, rapide, on n'aura plus d'excuses pour retendre la capote quand elle se ramollit après quelques mois. On s'en est d'ailleurs un peu voulu de ne pas y avoir pensé tout de suite, dès la conception. Je fais un dessin parce que c'est plus facile à expliquer :



profil, version « avant », pour la mise sous tension

La capote vue de

Zoom : vue de profil de la sangle

AVANT avec la boucle (pas facile à mettre en place en maintenant la tension)



APRÈS avec du velcro sur 20 cm. Très rapide à mettre en place, donc plus facile de maintenir la tension



Ça m'a quand même pris 2 jours et demi de faire toute cette couture... Je me disais que je m'en sortais bien, j'étais dans les temps de mes 3 jours prévus.



Schnaps tout nu sans capote ni lazy bag pendant 3 jours – mais avec un beau cockpit tout blanc

C'était sans compter la remise en place du taud et de la capote. Car c'est là que je me suis rendue compte que j'avais oublié quelques coutures – oups, pas vues ! – et que j'avais mal repositionné la couture de la fermeture éclair de la capote. Donc il a fallu remettre un coup de machine à coudre, dans le cockpit cette fois, par flemme de rembarquer le tout au Yacht Club, ce qui m'a permis de les remercier encore une fois du confort donc j'ai bénéficié, car coudre dans le cockpit c'est pas terrible.

Voilà pour notre long article bricolage, notre satisfaction maintenant est d'avoir un beau cockpit dans lequel on voit très bien les moindres traces de pas et une capote prête à remplir pour quelques années de bons et loyaux services si les UV nous le permettent...

Adresse de cet article :

<http://www.lesbaleinesetlescoquillages.com/2014/03/23/peinture-et-couture/>

2 commentaire(s) :

Clairette- clairette@lesbaleinesetlescoquillages.com - 25 mars 2014 @ 02:30

Et oui, un bateau ça demande des petits soins... Mais on n'est pas encore très forts en entretien de maison, donc on risque de décliner l'offre ! Quant à Petit Paul, on tâche de programmer les travaux les plus gros pendant les 3 jours par semaine où il est à la crèche, c'est un peu plus facile que de l'avoir dans le cockpit en train de faire du 4 pattes dans la peinture fraîche...

François TABARY- francois.tabary@orange.fr - 24 mars 2014 @ 16:00

Bravo les bricoleurs : du travail de professionnel. Au fait, un bateau, c'est de l'entretien !

Avec toutes vos astuces, outillages et tours de main, je vais pouvoir vous embaucher pour remettre à neuf la maison... dès que vous avez fini sur Schnaps !

Paul a du contribuer au ponçage, à la peinture et à la couture, of course.

Grosses bises.

François