

Antidérapants pour bateaux.

<http://seme.cer.free.fr/plaisance/antiderapant-ponts-bateaux.php>

La sécurité des navigants passe aussi sur un bateau par la limitation des risques de glissade sur les ponts et coursives extérieures.

En effet, rien de plus dangereux qu'un pont recouvert de la rosée du matin, par temps de pluie ou lors du passage d'une écluse "qui pisse" pour garder son équilibre lors de manoeuvres ou de déplacements.

Les solutions employées jusqu'à présent consistent à :

- *appliquer sur ces surfaces sensibles de la peinture antidérapante...*
- *recouvrir les ponts de bois type teck,*
- *coller des surfaces caoutchoutées à picots...*



Force est cependant de constater que :

- la peinture antidérapante améliore la situation, mais ne présente pas une surface suffisamment rugueuse.
- le bois demande un gros entretien et surtout, lorsqu'il est collé sur du métal ou du plastique, est l'occasion d'une dégradation de la surface porteuse compte tenu de sa différence de dilatation avec ces matériaux (généralement lorsque l'on s'en rend compte, il y a déjà du mal de fait.
- les tapis à picots caoutchoutés collés restent une solution efficace mais ne convient pas à tous d'un point de vue esthétique et de contact...

Faire son antidérapant

Notre solution

Créer un enrobé à partir de sable.

L'intérêt de cette méthode est :

- son faible coût de revient,
- un très beau fini,
- sa solidité,
- la possibilité de faire des retouches partielles facilement.

Préparation

Les surfaces à traiter

Préparer les ponts ou coursives à revêtir comme pour une peinture classique :

- ponçage ou sablage,
- antirouille éventuel,
- résine époxy pour rattrapages éventuels de surface,
- couche d'apprêt.



Les ingrédients

- une bonne peinture de finition dure (gel coat),
- du sable fin de rivière (le sable de littoral va poser à terme une évolution chimique, due au sel),
- un petit rouleau.

Tamisage du sable

Un premier tamisage s'impose avec une maille de 4 mm.

Effectuer ensuite un second tamisage avec une maille d'1 mm.

Réserver le produit obtenu.

Remarque : l'achat de sable de carrière ou de rivière produit industriellement convient moins bien, à cause de la granulométrie trop constante (les plus petites particules sont lavées et donc plus présentes dans le produit livré).



Mise en oeuvre

- passer une première couche généreuse de top-laque, au petit rouleau.

- immédiatement, saupoudrer le sable le plus régulièrement avec une petite passoire à thé.

Remarque : le meilleur résultat est obtenu par un opérateur qui roule et un autre qui saupoudre immédiatement.

- laisser sécher,

- brosser à avec une brosse mi-dure, les grains qui n'ont pas collé,

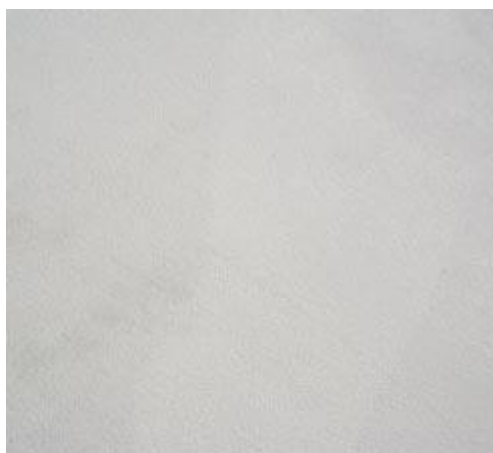
- faire les ajouts éventuels, sur les parties moins denses en granulés (laque + saupoudrage),

- laisser à nouveau sécher,

- passer une ou deux couches de finition (chaque couche supplémentaire atténuera le relief final).

Un petit pas à pas en photo des opérations :





Une variante consiste à se passer de tamisage fin et de recouvrir la première couche d'accroche complètement avec du sable sans tamisage fin, puis de balayer ce qu'il y a en trop avant de passer les couches d'enrobage, comme décrit ci-dessus.

Voici ce que cela donne :



Ce process de peinture antidérapante à base de sable et son reportage sont dus à Paul de Haut.

Autre revêtement anti-dérapant...

Le liège, extrait de l'écorce des chênes, présente de sérieuses qualités exploitées dans différents domaines et notamment dans l'isolation.

Charles Liurette a décidé de le tester sur son "Blue-Star" comme ingrédient de base pour créer des surfaces anti-dérapantes (pont, passe-avant...). Tout le port de Nevers lui a gardé ses bouchons en liège ; dès que le stock constitué a été suffisant, la phase préparatoire a pu être lancée. L'intérêt écologique de ce système anti-dérapant est le réemploi de bouchons destinés à la poubelle initialement, même si le volume ainsi réutilisé reste très faible.



A partir de rondelles de bouchons de liège

Une partie du stock a été découpée en rondelles d'environ 5 mm d'épaisseur, posées de façon jointive directement sur un lit de résine époxy bi-composants. Après le temps de séchage nécessaire, l'ensemble est poncé.



A partir de poudre de liège

Une autre partie a été broyée au mixeur, puis là encore saupoudrée sur un lit de résine époxy bi-composants.

L'ensemble sera également poncé après séchage, mais plus légèrement afin de garder la rugosité nécessaire à sa fonction antidérapante.

La caractéristique antidérapante des surfaces traitées est indéniable, et l'aspect esthétique est agréable.

Comment vont-elles réagir aux agressions du soleil, de l'eau, du gel, des moisissures ou embruns ?

Seul le temps apportera une réponse à ce sujet et nous ne manquerons pas de vous tenir au courant sur cette page.

Les mauvais plans à éviter

Les idées les plus farfelues circulent sur les pontons à propos de l'entretien des bateaux.

Un de nos camarades de ponton s'était-il laissé convaincre par un marin sétois que le meilleur antidérapant était de mélanger du gros sel à sa peinture de pont pour obtenir un "super anti-dérapant".

Inutile de vous décrire dans les détails le résultat de cette expérience, si ce n'est qu'il a dû reponcer tout son pont, neutraliser les points de rouille générés par cette "tambouille" saline, et passer à un autre produit anti-dérapant...