



## La construction d'un Ocqueteau 600 T-Top

**Construire un nouveau bateau est à chaque fois un magnifique défi. De nombreux paramètres interviennent avant de finaliser le produit pour enfin le voir naviguer et séduire de nouveaux plaisanciers potentiels.**

Ocqueteau nous a ouvert grand les portes du chantier et de tous ses ateliers pour découvrir toutes les étapes de la fabrication de l'Ostrea 600 T-Top – nouveauté 2014 – au Château-d'Oléron en Charente-Maritime. Cette société a été créée en 1950 par Monsieur Ocqueteau, un charpentier de marine qui au départ fabriquait des bateaux pour l'ostréiculture, puis pour la plaisance. Ayant conscience que le bois demandait beaucoup d'entretien, l'entreprise entreprend de construire des bateaux en polyester, solides, abordables et avec peu de maintenance. Très vite, les Boom et les Aliénor deviennent des valeurs sûres grâce à leur carène. Ces unités de tailles souvent modestes font preuve d'une tenue à la mer remarquable. Puis Ocqueteau devient une filiale de Jeanneau. Mais quand Bénétéau décide

de racheter Jeanneau, elle laisse la société oléronnaise sur le bord de la route. Celle-ci est rachetée, passe les années de crise grâce à une bonne gestion. Il y a deux ans, elle change à nouveau de propriétaire. Christian Mounier en reprend la direction. Les motivations de cet homme pour se lancer dans une conjoncture difficile sont liées à la notoriété extraordinaire de la marque (troisième enseigne citée), au procédé de l'infusion pour la construction et à l'enthousiasme de l'équipe en place, prête pour un nouveau défi.

### Un projet mûri

La conception d'un bateau se fait aujourd'hui à partir de logiciels sur ordinateur. On a donc tout de suite une vue en 3D du futur navire, avec tous les détails des équipements. On peut donc très facile-

ment apporter des transformations, essayer divers aménagements et à chaque fois les visionner pour se rendre compte de la réalité. Mais avant de retenir le schéma définitif, il faut respecter un cahier des charges tant sur le plan technique pour la réalisation que sur le plan financier. C'est donc une fois toutes les étapes de faisabilité et d'évaluation de tous les coûts menées à bien que la fabrication du moule est envisagée. Toutes ces phases de création pure prennent au minimum un an, voire beaucoup plus pour enfin découvrir et voir naviguer un nouveau bateau. Il en est ainsi pour l'Ostrea 600 T-Top.

La résine est infusée sur la coque.



Fût dans lequel le tuyau aspire la résine qui est diffusée dans les tissus de verre.



Atelier de projection simultanée pour les pièces non structurales.



PHOTOS : BRIGITTE BESSON

## L'infusion

La confection du moule est sans doute l'étape la plus délicate à réaliser. Ce façonnage exige de la minutie, un travail de précision et de nombreuses heures de main-d'œuvre. Une fois terminé, le moule est apte à dupliquer plusieurs coques.

Mais avant d'appliquer le gel coat, le moule est enduit de cire, d'agents démoulants et soufflé pour enlever toutes les poussières résiduelles. Dans la salle polyester, c'est au pistolet que l'on dépose le gel coat sur tout le moule d'une façon uniforme. Le gel coat n'est pas une peinture mais une résine qui va donner la couleur finale et la brillance à la coque.

Le gel coat étanchéifie également les tissus de verre. Dans un autre atelier, on prépare les différents tissus de verre qui vont servir à la fabrication de la coque. C'est dans de gros rouleaux de fibre que les textiles sont découpés à partir de patrons créés spécifiquement. Plusieurs tissus à structure différente sont utilisés pour concevoir la coque de type sandwich. L'utilisation de la technique sandwich permet de réaliser une coque plus légère, plus solide, plus durable mais forcément plus chère.

Ocqueteau est le seul chantier au monde à produire des bateaux de moins de dix mètres en infusion. Cette technique est utilisée dans l'aéronautique et pour la construction des grands voiliers de course au large. Cela démontre que cette petite entreprise est à la pointe de nouvelles technologies. On plaque d'abord les tissus de verre à sec sur toute la surface du moule. Le tissu est seulement fixé en bordure de l'empreinte. Puis au fond du moule, on pose des plaques de balsa faites de dizaines de petits rectangles mobiles pour épouser parfaitement les courbes de la coque. Le balsa a le gros avantage d'être léger. L'utilisation du balsa atténue les vibrations, la résonance et amortit le

## Le chantier Ocqueteau

Le chantier Ocqueteau, basé sur l'île d'Oléron, peut s'enorgueillir de sa production française, hautement qualitative, avec une gamme de bateaux aux carènes remarquables, que ce soit sur les opens ou les timoniers. Le chantier peut aussi répondre à la demande de chaque client pour des aménagements spécifiques (console, timonerie...). L'ensemble de la gamme offre un large choix pour répondre aux attentes des plaisanciers, que ce soit en Atlantique ou en Méditerranée. Avec ses soixante ans d'expérience, Ocqueteau est une référence dans le monde de la plaisance.

bruit dans un fort clapot. C'est aussi un isolant. On recouvre ces plaques de bois de deux couches de tissus. Tous les tissus sont posés en recouvrement. Puis on pose une bâche plastique transparente sur toute la surface du textile. Ensuite sur tout le pourtour, on pose un joint Butyl pour empêcher toute arrivée d'air. Après, avec une pompe à vide d'une puissance de deux fois celle d'un aspirateur de maison, on tire le vide par la périphérie, par l'avant. Il s'agit de faire le vide total d'air. Un tuyau est ensuite plongé dans un fût de résine isophtalique préventive contre l'osmose dont l'autre extrémité est enserrée sous la bâche. La résine est aspirée peu à peu par le vide et imprègne par capillarité les tissus de verre et les interstices du balsa. La durée de recouvrement en résine pour une coque de 6 mètres est d'environ une heure. Intervient ensuite le séchage avant le débâchage et le démoulage. Mais auparavant dans la coque, sur toutes les virures, sur tous les angles de type « bouchain » ainsi que sur le tableau arrière, on pose des renforts de tissus pour assurer la solidité, la rigidité.

### Jusque dans les détails

C'est dans l'atelier menuiserie du chantier que toutes les pièces en bois sont usinées. On y fabrique les planchers en massif, les renforts, les plats-bords, les meubles de timonerie. Là encore, on a recours à des patrons pour découper toutes les pièces en bois. Chaque modèle a ses propres plans. On y fait même de la marqueterie, des incrustations de bois d'essences diverses, pour des tables par exemple.



L'atelier couture.

Le chantier dispose également d'un atelier serrurerie qui usine de petites mains courantes, des balcons... et réalise des prototypes pour des fabrications sous-traitées. C'est un atelier « ferronnerie d'art » puisqu'un bon nombre de pièces est unique. Toutes les pièces non structurales (consoles, timoneries...) sont fabriquées dans un autre atelier pour obtenir un objet fini pour lequel on met autant d'attention que pour la coque. On projette sur un moule simultanément de la résine et de la fibre en petits morceaux en plusieurs passes.

C'est dans la salle de découpe que l'on perce la coque pour avoir un hublot, qu'on égalise, qu'on ébarbe les parties coque et pont qui vont s'encastrier l'une dans l'autre de façon boîte à camembert. C'est ensuite avec un collage polyuréthane que les deux parties sont assemblées puis vissées et bordées par un liston encore vissé. Mais avant d'être définitivement réunies, on pose dans la coque le réservoir, les câbles électriques, la tringlerie, les balcons...

Une fois le bateau ponté, on passe aux finitions. On pose les capots de coffres, les feux de route, les mains courantes, l'accastillage, la sellerie... On installe également toute l'instrumentation sur le tableau de bord. Puis on lustre la coque et le pont pour donner un aspect de finition irréprochable. Si l'Ostrea 600 T-Top est monté avec son moteur hors-bord au chantier, le bateau est testé dans le bassin d'essais pour être sûr que tout fonctionne parfaitement bien. Le bateau motorisé ou non est enfin sorti des bâtiments, puis filmé pour rejoindre la concession où un acquéreur attend son bien avec impatience.

Renforts et aménagement de la coque.



Brigitte Besson