

PRÉPARATION PRINTANIÈRE DU BATEAU AVANT LA MISE À L'EAU

"J'ai dit NON à tous mes projets pour le bateau, mais ils n'ont pas écouté !"

**Une bonne préparation avant la mise à l'eau = paix d'esprit et jouissance
de votre bateau sans tracas pendant tout l'été !**

PAPERASSE

- Vérifier votre police d'assurance et mettre à jour si nécessaire.
- Carte de Conducteur d'Embarcation de Plaisance (CCEP). Obligatoire sur un voilier avec moteur.
- Radio VHF. Pas besoin de licence pour la station canadienne si opérée en eaux canadiennes mais vous en aurez besoin si vous allez aux USA.
- Radio VHF: Toute personne utilisant une radio VHF doit avoir un Certificat d'Opérateur Restreint (maritime): c'est la loi. Amendes importantes si vous êtes pris en flagrant délit. Bonne idée d'aller chercher la certification pour ASN (Appel Sélectif Numérique) (DSC) pour les nouvelles radios qui ont toutes cette fonction.

TOILE D'HIVER

- Enlever et étendre au sol avec l'extérieur face au haut, puis nettoyer et réparer
- Amener chaque côté vers le milieu, et refaire jusqu'à avoir une longue bande
- Rouler chaque bout vers le milieu, attacher ensemble et apporter pour rangement

BATEAU SUR REMORQUE

- S'assurer que les chaînes et l'attache (hitch) sont en bon état.
- Vérifier que les pneus sont bien gonflés.

COQUE et ŒUVRES VIVES

- Inspecter la coque pour cloques (blister), fissures de contraintes (stress cracks), ou distorsion.
- Laver coque avec du VIM non javellisant ou du Spray Nine (Canadian Tire ou magasin marine).
- Cirer ensuite à la main ou mécaniquement.
- Joint de quille: avant de peindre vérifier si le joint est à refaire ou réparer.
- Antisalissure (antifouling). Plusieurs choix
- Passe-coque d'entrée d'eau du moteur : Très important qu'il soit en bon état et libre de toutes entraves.
- Hélice: regarder si endommagée et s'assurer que le tout est bien en place.
Différents types de barrure. Vérifier boulons et goupille (cotter pin).
Si 2 boulons, le petit va près de l'hélice !
- Vérifier que l'arbre d'hélice est parfaitement droit.
- Vérifier support d'hélice et aussi la bague hydrolube (cutlass bearing).
- Anode: changer si l'anode est trop détériorée. Anode pour eau douce (Al/Mg) dans la région ici.
- Vérifier mèche de safran: Vérifier si jeu en tentant de bouger le safran sur son axe.
- Vérifier câbles de direction en tournant la roue d'un bord à l'autre. Si jeu, ou non centrée, ajuster. De la poussière métallique indique un frottement inadéquat et une usure prématurée. Une goutte d'huile à moteur sur l'engrenage, la chaîne et les câbles aideront le fonctionnement.
- Vérifier vos amarres et défenses
- Si bouchon de drain, s'assurer qu'il est en place et qu'il ne coule pas !
- Fermer tous les passe-coques sauf entrée d'eau du moteur. Cela vous permettra de vérifier

PONT

- Avec un boyau, vérifier sur le pont qu'il n'y a pas de coulisses à l'intérieur.
Vérifier les écoutilles, hublots et fenêtres pour fuite d'eau. Idéalement ces 2 items se font à deux.
- Chandeliers et filières (lignes de vie): s'assurer que l'ensemble soit solide.
- Ancre: en bonne condition, et manilles en bon état. Il ne faut pas oublier de barrer les manilles avec une attache en plastique (tie-wrap), fil de laiton ou fil d'acier inoxydable.
N'oubliez surtout pas d'attacher le bout du câblot sur l'anneau prévu sur le bateau.
- Sur le pont, ne cirer que les parties lisses; ne jamais cirer les sections antidérapantes.
- Dodger, bimini, autres toiles. Vérifier coutures et étanchéité.

MÂT (Couvert par C. Auger lors de la formation comment mâter facilement et sécuritairement)

- Examiner le grément. Vérifier les haubans avec un linge tout le long pour des fils cassés. Si vous trouvez un fil cassé, il faut remplacer les 2 côtés.
- S'assurer que les barres de flèche soient solidement attachées.

INTÉRIEUR

- Vérifier que tous les passes-coque (valves) fonctionnent correctement; s'ils sont difficiles, lubrifier avec huile végétale pour ne pas désintégrer les joints toriques qui sont fabriqués de caoutchouc ou torlon. Bonne idée d'avoir un bouchon conique en bois à côté pour empêcher entrée d'eau en cas de bris.
- Avant la mise à l'eau, fermer tous les passe-coques sauf entrée d'eau du moteur. Une fois à l'eau, vérifier immédiatement pour fuite. Cela prend moins d'une minute et permet de ressortir le bateau si problème.
- Nettoyer cale. Si hydrocarbures, utiliser seau & guenilles et ne pas verser sur le sol.
- Vérifier et tester pompe de cale : doit fonctionner avec et l'interrupteur flottant et le commutateur sur le panneau électrique. N'oublier pas de vérifier le boyau pour éviter de mauvaises surprises. Certains installent une alarme audible pour savoir quand la pompe part. D'autres mettent un compteur. Pompe de cale manuelle doivent être vérifiées aussi. Évidemment sans fissure !
- Lampes 12V: bonne option de changer les ampoules incandescentes par des ampoules DEL (LED) car la demande de courant est minime. Bonne idée de faire les feux de navigation et d'ancre aussi.
- Réservoir d'eau: ajouter eau et vidanger pour enlever l'antigel. Puis remettre eau avec ¼ ou ½ tasse d'eau de javel selon capacité du réservoir. Vidanger en ouvrant tous les robinets, rincer par la suite et remettre eau. Bien rincer tout le système avant de mettre eau dans le chauffe-eau.
- Vérifier tous les boyaux pour fuite possible. Remplacer ceux qui sont craqués ou même pourris. Assurez-vous qu'ils bien ajustés.
- Vérifier tous les collets. Bonne idée de mettre collets en double sur boyaux surtout si sous ligne d'eau
- Cadène ancrée ou rentrée (chain plate). Vérifier solidité et points d'ancrage.
- Poêle: propane ou alcool, inspecter et essayer. Vérifier fuite.

MOTEUR

Votre moteur auxiliaire sert sur pas mal plus d'heures que vous pensez.

Le traiter correctement assure un fonctionnement sans problèmes.

- Batteries: Brancher puis charger. Vérifier niveau d'électrolyte. Si bas, ajouter eau distillée.
- Presse-étoupe: changer ou ajuster au besoin (pas + de 2 ou 3 gouttes à la minute quand l'arbre est en mouvement). **Note : changer est pas mal plus facile à faire à terre qu'à l'eau !**
- Moteur: Lorsque froid, vérifier que les niveaux des liquides (huile et antigel) soient comme recommandés.
- Parfait si vous avez changé l'huile et le filtre à l'automne. Sinon, vous le ferez une fois rendus à l'eau.
- Mettre un "pad" sous le moteur vous permettra d'identifier facilement les pertes. Chaque liquide a sa propre couleur, odeur et "feeling" au toucher.
- Utilisez le type d'antigel requis par le moteur. Ne mélangez pas les différents types.
- Vérifier courroies, turbine de pompe ("impeller"). Changer au besoin.
- Si le moteur a une anode, vérifier et changer au besoin.
- **Partir moteur** (ne pas oublier qu'il a besoin d'eau pour rincer le système) et avoir une chaudière pour récupérer l'antigel. Déposer antigel dans un centre de récupération (Canadian Tire).
- Moteur hors-bord: assurez-vous de vérifier le niveau d'huile (4-temps). Pour les 2-temps, bon ratio essence/huile. Il y a un baril au club pour les faire partir et fonctionner un peu avant de les installer. Une fois installé, n'oubliez pas de mettre un cadenas dessus !

Bonne Saison à tous !



Claude L. - Auger