

PRÉPARATION PRINTANIÈRE DU BATEAU AVANT LA MISE À L'EAU

8 avril 2026

"J'ai dit NON à tous mes projets pour le bateau, mais encore cette année 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

TRANSPORTS CANADA :  **NOUVEAU - NOUVEAU - NOUVEAU** 

- À compter de 2026, Transports Canada impose un **renouvellement obligatoire tous les 5 ans** pour les permis d'embarcation de plaisance (PEP), **abolissant les permis à vie**.
- **Votre permis actuel sans date d'expiration (anciennement à vie) devra être renouvelé**. Vous pouvez le faire en ligne. Vous trouverez facilement le lien du site de Transports Canada sur Google

[Demander ou gérer un permis d'embarcation de plaisance ...](#)

- **Des frais de 24,00 \$** s'appliquent pour toute nouvelle demande, transfert ou renouvellement.
- De plus, les renseignements doivent être mis à jour dans les 30 jours. **Mise à jour gratuite**, mais obligatoire dans les 30 jours suivant un changement
- La réglementation s'étendra aux voiliers de plus de 6 mètres en 2027.
- **Carte de Conducteur d'Embarcation de Plaisance (CCEP)**. Obligatoire sur un voilier avec moteur.
- Vérifier votre police d'assurance et mettre à jour si nécessaire.
- **Radio VHF**. Pas besoin de licence pour la station canadienne (l'appareil) 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 cette fonction. **Formation pour obtenir certificat par Jean-François Gagnon (Bateau Ourania) \$130**

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, identifier l'avant, attacher 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. Plus facile de gonfler lorsque la remorque encore sur blocs !
- Pas une mauvaise idée de vérifier les roulements (bearings des roues et le treuil (winch)).
- Le jour de la mise à l'eau, s'assurer que la barrure de l'attache (hitch) soit enlevée.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

- Inspecter gilets de sauvetage et VFI (courroies, boucles, fermetures éclair)
- Quand vous aurez une chance faites un test de flottabilité
- Vérifier extincteurs. Jauge au vert et date encore valide (bon pour 10 ans)
- Vérifier que tout équipement sécurité requis par la Garde Côtière Canadienne soit à bord.

COQUE et ŒUVRES VIVES (Partie immergée de la coque + la quille, le safran, l'arbre et l'hélice)

- Inspecter la coque pour cloques (blisters), fissures de contrainte (stress cracks), ou distorsion.
- Laver coque avec du VIM non javellisant ou du Spray Nine (Canadian Tire ou magasin marine). **(N'utiliser pas de savon vaisselle** car ça altère le fini du gelcoat qui peut alors perdre son lustre).
- Cirer ensuite à la main ou mécaniquement.
- Joint de quille: avant de peindre le fond vérifier si le joint est à refaire ou réparer.
- Antisalissure (antifouling). Plusieurs choix à votre goût. Doit être compatible si changée.
- Passe-coques: très important qu'ils soient en bon état et libres de toutes entraves.
- 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.**
- S'il y a un bouchon de vidange (drain), assurez-vous qu'il soit bien en place et étanche.

HÉLICE

- Regarder si endommagée. Faire réparer et s'assurer que le tout est bien remis 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. (Facile avec une corde)
- Vérifier support d'hélice et aussi la bague hydrolube (cutlass bearing).

ANODE:

- Changer si l'anode est trop détériorée. Aluminium ou Manganèse (ou Zinc si en eau salée).
- **Anode pour eau douce (Aluminium (Al) / Magnésium (Mg) dans la région ici.**

DIVERS:

- Vérifier mèche de safran: Voir si jeu en tentant de bouger le safran sur son axe.
- Lorsque batteries branchées, mettre de l'eau dans la cale et vérifier la pompe.
- 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.

PONT & COCKPIT

- 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. Plus facile à 2 !
- Chandeliers et filières (lignes de vie): s'assurer que l'ensemble soit solide. Et pas de fuites !
- Vérifier aussi si fuites au niveau des cadènes !
- **Ancre:** S'assurer qu'elle est en bonne condition ainsi que la chaîne et le câblot.
 - Manilles en bon état. Et il ne faut pas oublier de les barrer avec une attache de plastique (tie-wrap), fil de laiton ou fil d'acier inoxydable.
 - **N'oubliez pas d'attacher le bout libre du câblot sur l'anneau prévu sur le bateau.**
- **Pont:** ne cirer que les parties lisses; ne jamais cirer les sections antidérapantes.
- **Cockpit:** laver et ne cirer que les parties lisses.
- **Dodger, bimini,** & autres toiles: vérifier coutures et étanchéité. Imperméabiliser au besoin. **(Attention aux plastiques car le produit imperméabilisant va les endommager)**
- **Amarres et défenses:** Vérifier l'état. Changer au besoin

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

- Examiner le gréement dormant: On vérifie les haubans avec un linge tout le long pour des fils cassés.
 - **Si vous trouvez un fil cassé, il faut remplacer les haubans des 2 côtés !!!**
- S'assurer que les barres de flèche soient en bon état et solidement attachées.
- Vérifier vos drisses pendant que le mât est couché. Plus facile à remplacer si nécessaire.
- Assurer vous qu'elles soient au bon endroit. Cela va faciliter le mâtage
- Laver le mât pendant qu'il est couché !

INTÉRIEUR

- Vérifier que tous les passes-coque (valves) fonctionnent correctement.
 - S'ils sont difficiles à ouvrir ou fermer, 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 du passe-coque pour empêcher entrée d'eau en cas de bris.
- Nettoyer cale. Si hydrocarbures, utiliser seau et guenilles et ne pas verser sur le sol.
- Vérifier et tester pompe de cale: doit fonctionner avec l'interrupteur flottant et le commutateur sur le panneau électrique. N'oublier pas de vérifier le boyau pour éviter de mauvaises surprises. Si cela vous inquiète vous pouvez installer une alarme audible pour savoir quand la pompe part. Certains proprios mettent un compteur.
- Pompes de cale manuelles doivent être vérifiées aussi. Évidemment sans fissure dans le boyau !
- Poêle: propane ou alcool, inspecter et essayer. Vérifier fuite.
 - Moins cher d'acheter Hydrate de Méthyle qu'Alcool dénaturé

LAMPES 12 Volts

- Excellente option de changer les ampoules incandescentes par des ampoules DEL (LED) car la demande de courant est minime, ce qui aider votre batterie.
 - **Bonne idée de changer les feux de navigation, de mât, et de mouillage (feu d'ancre) aussi.**

CADÈNES

- Ancrées sur coque ou rentrées à l'intérieur (chain plate). Vérifier solidité et points d'ancrage.
- **Vous auriez dû vérifier pour fuite lorsque vous avez fait le pont !**

PLOMBERIE & RÉSERVOIR D'EAU

- Vérifier tuyaux, collets et serrer au besoin. Essayer pour voir si fuite.
- Vérifier tous les boyaux et robinets du système d'eau pour fuite possible. Remplacer ceux qui sont craqués ou même pourris. Assurez-vous qu'ils soient bien ajustés. Remplacer les collets au besoin.
- Vérifier tous les collets. Bonne idée de mettre collets en double sur boyaux, surtout ceux sous ligne d'eau installés sur les passe-coques, et...
 - N'utiliser que des collets 100% en acier inoxydable, incluant la vis de serrage
- Ajouter eau dans réservoir et vidanger pour enlever l'antigel. Puis remettre eau avec ¼ ou ½ tasse d'eau de javel selon capacité du réservoir. Laisser agir au moins 3 heures mais pas plus que 24.
- 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 et l'activer. Sinon l'antigel fera de la barbe-à-papa et le réservoir d'eau chaude devra être remplacé !
- **Ne faites jamais fonctionner le chauffe-eau sans eau à l'intérieur.**

MOTEUR

**Votre moteur auxiliaire sert pour 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.
- Vérifier câbles et connecteurs. Nettoyer et serrer au besoin pour un meilleur contact.
- Vérifier fusibles ou disjoncteurs (breakers).
- Pulvériser (spray) vos connexions avec lubrifiant hydrofuge augmente la protection.

Moteur intérieur (in-board)

- Vérifier que les niveaux d'huile (moteur et transmission) + antigel soient comme recommandés.
- Idéalement vous avez changé l'huile et le filtre à l'automne. Sinon, vous le ferez une fois 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. **(Couches à chien pas mal moins chères que pads)**
- Vérifier et ajuster les courroies d'alternateur et d'impulseur (impeller).
- Vérifier la turbine de pompe/impulseur (impeller). Changer au besoin.
- Vérifier aussi l'état du passe-coque de la prise d'eau/moteur et de l'écumoire (strainer).
- Utilisez le type d'antigel requis par le moteur. Ne mélangez pas les différents types.
- Vérifier état du réservoir, des boyaux et des collets. Assurez-vous que boyaux bien attachés.
- Boyaux qui sentent l'essence ou le diésel sont à changer. (Bonne idée de mettre doubles collets sur moteur et passe-coque/moteur).
- Si le moteur a une anode, vérifier et changer au besoin.
- 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 !**
- **Pré-lubrifier le moteur:** Si possible, tourner à la main avant de faire partir pour éviter démarrage à sec (dry-start).
- **Puis démarrer.** Ne pas oublier qu'il a besoin d'eau pour rincer le système. Ne jamais connecter boyau d'arrivée d'eau sur l'entrée d'eau. Le mettre dans une chaudière et laisser le moteur pomper l'eau de la chaudière. **Avoir une personne avec une chaudière pour récupérer l'antigel.** Laisser rouler jusqu'à obtention d'eau claire au tuyau d'échappement, Déposer antigel dans un centre de récupération (Canadian Tire n'en accepte plus).

Moteur hors-bord

- Moteur 4 temps : assure-vous de vérifier le niveau d'huile et ajoutez au besoin.
- Pour les 2-temps, bon ratio essence/huile. Avec nouvelle essence
- 2 ou 4 temps: bougies propres et bien ajustées.
- Ne pas oublier de vérifier le niveau et la qualité de la graisse du pied. Une graisse rendue de couleur crème indique qu'il y a eu admission d'eau. À faire réparer avant d'utiliser
- **Il y a un baril au club pour les faire partir et fonctionner un peu avant de les installer.**
- Une fois le hors-bord installé, n'oubliez pas de mettre un cadenas dessus !

Bonne Saison à tous !



Claude L. - Auger