

# P o u r q u o i e m b a l l e r s o n b a t e a u ?

1. Le « shrink » standard existe en pellicule plastique rétrécissante (*le plus efficace quand c'est fait par un pro. Et le moins dispendieux a court terme, pas très écologique, car pas recommandé d'être réutilisé*)
  - a. **Attention** il y a deux qualités de shrink une pour une saison et moins cher; l'autre plus cher pour le transport ou un entreposage (*plus long 2 à 4 ans*)
2. En tissu avec fermeture éclair. (*Le plus écologique mais le plus cher calculez ±4500\$ pour un 30' durée de vie ±10 à 15 ans*)
3. Dans un abri style « tempo » (*le moins cher mais la plupart des marinas refusent car ça prend trop d'espace. Durée de vie ±5 à 10 ans*)

Il y a plusieurs raisons de recouvrir son bateau et cela dépend de l'attention que l'on accorde à notre bien nautique et en fonction de sa valeur marchande. Ici au Québec (*lire Amérique du Nord et Nordique*). Le but premier est de protéger notre bien des intempéries de plus en plus variables de nos longs hivers. (*neige-gel-dégel*) lors d'un entreposage de plusieurs mois. Une ventilation **OBLIGATOIRE** est requise pour un bon entreposage.

*Dison ici toute de suite que cela s'adresse plus aux bateaux moteurs, mais même un voilier devrait être recouvert, car ce sont les même problèmes que ces gens-là ont annuellement, mais la plupart préfèrent réparer au printemps les dommages subis durant l'hiver et/ou aller pelleter leur bateau l'hiver après une bordée de neige. Lors du verglas 98, personne (voile) n'ont osé parler de dommages aux voiliers, mais il y en a eu. Vous remarquerez que beaucoup de gens de voiles travaillent beaucoup sur leurs voiliers au printemps. Observez les bien vous allez être surpris. La difficulté avec les voiliers c'est le mat, ici au Canada les gens conservent le mat debout (raisons importante les \$\$\$)*

## ✓ **Protection contre les longs hivers**

- De la neige (*pas d'inquiétude durant l'hiver*)
- De la glace (*pas d'inquiétude durant l'hiver*)
- Des poussières inconnues qui s'incrustent sur la fibre de verre et ou tachent les peintures
- Du poids excessif sur l'ensemble du bateau
- Des visiteurs indésirables durant la saison morte (*rongeurs, oiseaux et autres animaux même à deux pattes.*)

## ✓ **Protection de la fibre de verre**

- Gelcoat (*évite le « farinage »*)
- Protection contre les UV du soleil
- Fissure dans la fibre
- Moins de cirage et plus de temps pour faire du bateau

## ✓ **Protection des points de contacts**

- Pièces de métal ou autres joints visées sur la coque et la fibre
- Lors de la fonte des neiges, l'eau s'infiltré partout dans les plus petites fentes et sous toutes jonctions qui occupent le pont, le gel et le dégel fait en sorte que l'eau s'infiltré au dégel et regel en dessous des vis et autres sections.
- Point de contact des taquets de pont
- Protection des joints entre le pont et la coque

# P o u r q u o i e m b a l l e r s o n b a t e a u ?

- ✓ **Protection contre le vandalisme** (graffitis, certaines marinas ont eues droit à ces effets de sociétés)
- ✓ **Protection des pieds de moteurs**
  - Oui la plupart des pieds de moteurs ne sont pas démontés comme dans certaines marinas mais le coût associé est plus grand. Les marinas qui font cela pour la plupart n'ont pas de surveillance.
  - Il est plus difficile de voler des pieds emballés, c'est plus long et pourquoi se casser la tête quand d'autre ne le sont pas emballés.
- ✓ **Protection de la cabine de pilotage**
  - Cette partie est essentielle à être recouverte, car toute l'électricité et électronique sont fixés en permanence au bateau avec tous les compteurs indispensable au bon fonctionnement du bateau.
  - Toute la partie siège, etc. sont protégées par une toile, cette section n'aime pas la glace et la neige fondue et réagit mal à l'humidité annuelle dans des conditions hivernale.
  - Protection des hublots (*hatch*)
- ✓ **Protection contre le vol**
  - Un bateau « shrinké » est moins invitant qu'un à l'air libre (*de plus le vol ne sera découvert au printemps par le propriétaire*)
  - Un bateau dont la toile est déchirée en plein hiver, le gardien, propriétaire de la marina ou un voisin d'entreposage va toute de suite voir que quelque chose ne va pas
  - Il n'est pas recommandé d'installer une porte dans un shrink pour un hiver.
- ✓ **Meilleure revente de notre bateau** (*je compare un emballage de bateau a un antirouille a sur une auto neuve*)
  - Tous mes bateaux dont le dernier un 1989 avaient l'apparence d'un neuf
  - Vous remarquerez que depuis plusieurs années des compagnies d'auto VW, Audi, BMW et autres grandes marques emballent leurs autos avec des type de « shrinks » réutilisables et cela pour les même raisons de protections UV et autres poussières atmosphériques non contrôlables de l'environnement ainsi que les vandales a peinture dans les trains.
- ✓ **Protection de l'acier inoxydable** (*facilité d'entretien annuelle*)
  - Main courante
  - Taquet
  - Puits d'ancre
  - Guindeau
  - Davier d'ancre

En conclusion je recommande fortement une protection par-dessus un bateau moteur surtout s'il passe l'hiver au grands ventes sans aucune protection, particulièrement ceux qui ont des mains courantes le long du pont et autres accessoires sur le dessus vissés dans la fibre ainsi que des ponts en lattes de bois pour toutes les raisons énumérées plus haut. Ce document se veut plus une réflexion personnelle basée sur une expérience et mon vécu, mon séjour dans plusieurs marinas me force à donner ses suggestions, mais cela reste entièrement de votre responsabilité entière.