



L'Écouteille

Octobre 2020 - Volume 27 No.5



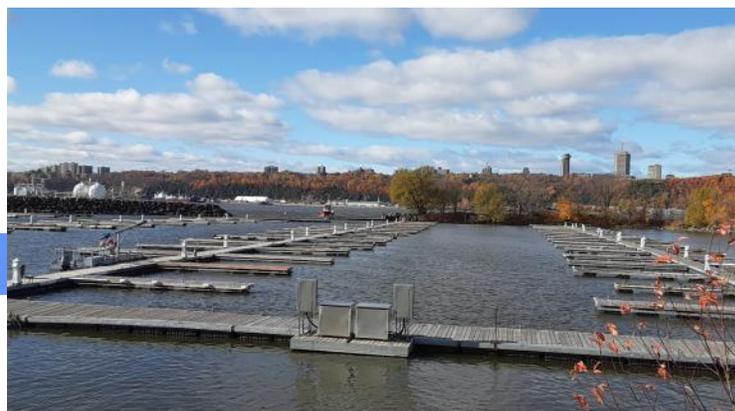
Parc Nautique Lévy (1984) inc.



Un milieu de choix



En couverture et ci-contre: Vues automnales du PNL



Administrateurs

COMMODORE

M. Georges Leblanc

DIRECTEUR

M. Martin Aubé

VICE-COMMODERE

M. Jean-Luc Lemieux

DIRECTEUR

M. Stéphane L'Ecuyer

SECRÉTAIRE

Mme Danielle Leblanc

DIRECTEUR

M. Marc Mercier

TRÉSORIER

M. André Langevin

DIRECTEUR

M. Michel Sigouin

Personnel régulier 2020

DIRECTEUR GÉNÉRAL

Georges Leblanc

PRÉPOSÉS - services aux membres

Anne-Sophie Bédard

MAÎTRE DE PORT

(ASSISTANT DG)

Rénald Lagacé

Anne-Sophie Carrier

Laura Carrier

Olivia Dufour

John Easton

MAÎTRE DE PORT (ASSISTANT)

Normand Perreault

Tysha Farenik

Jade Paré-Gilbert

Anthony Trudel

ADJOINTE ADMINISTRATIVE

Johanne Lévesque

GARDIENS DE NUIT

Réjean Blanchet

Rock Pelletier

PRÉPOSÉ SPÉCIAL

Luc Carrier

L'Écouteille est publié

Par Parc Nautique Lévy (1984) inc. au rythme de 6 numéros par année.

Il est distribué selon 2 modes différents :
par courriel (couleur) à ses membres puis placé sur le site Web :
www.parcnautiquelevy.com
ou, sur demande, en format papier (noir & blanc)

Maintenez à jour votre adresse courriel auprès du secrétariat

RESPONSABLE TECHNIQUE

Danielle Leblanc

COLLABORATEURS

Georges Leblanc
Patrick Leclerc

RECRUTEMENT ET PUBLICITÉ

Johanne Lévesque

La publication de l'Écouteille est possible grâce plusieurs collaborateurs. Nous tenons à remercier ceux qui, année après année, nous permettent de vous livrer un bulletin de liaison qui informe sur la vie de la marina. Nous remercions également ceux qui nous accompagnent pour une première année.

Nous invitons tous nos lecteurs à les encourager; ce sera votre façon de leur dire merci.



Par Georges Leblanc

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES !

L'autre jour, j'étais assis sur le banc de parc juste à côté de la guérite et j'observais les installations portuaires de notre marina; j'étais assez fier du travail accompli et de constater que presque tous les pontons sont occupés. En fait, du 1^{er} juin au début octobre, nous avons admis trente-cinq plaisanciers en tant que membres actifs du Parc Nautique Lévy et accepté plusieurs visiteurs saisonniers qui, à leur tour, deviendront peut-être membres actifs. Peut-être avaient-ils eu l'occasion de visiter notre site, de pratiquer la plaisance à partir de chez-nous avec un ami ou l'école de voile FNQ. À la fin, la gamme de raisons pour lesquelles ils choisissent de s'installer au PNL sont en rapport à nos gens, à nos installations, à la disponibilité de notre personnel, à la gamme de bons services offerts, au restaurant, à l'école de voile et bien sûr, que les frais de marina des plus abordables que nous affichons facilitent la prise de décision. Certainement qu'il y a de nouveaux membres déjà pratiquants du nautisme depuis nombres d'années qui nous viennent d'autres marinas ou d'autres régions. En fait, ils ont réalisé que le Parc Nautique Lévy est un milieu de choix!

En cette période de pandémie, il me semble que bon nombre de gens rêvent d'avantage de plein-air et de liberté en devenant propriétaire d'un bateau. Ils veulent pratiquer la plaisance et cela les amène à chercher une marina bien établie où ils pourront découvrir et pratiquer ce loisir. Pour plusieurs néophytes, le fait de devenir propriétaire d'un bateau représente le franchissement d'une importante étape dans leur vie et s'ensuivent les nombreux questionnements sur le comment et le pourquoi. Cela amène des histoires à raconter, quelquefois amusantes, inimaginables, des péripéties extraordinaires devenant assez souvent préoccupantes. Les quelques anecdotes s'y rapportant et citées ci-dessous perturbent ou égaiant notre quotidien.

Comme la fois où la marina était déserte et perdu dans mes pensées je me pensais seul lorsqu'un monsieur d'âge mûr vient s'informer des conditions d'admission à notre marina. En premier lieu, je lui demande le genre et la taille de son bateau afin de lui fournir des informations pertinentes. Il désire savoir s'il y a une place disponible pour un bateau moteur d'au moins trente-six pieds. Il avoue être à la recherche d'un bateau usagé mais en bon état pour moins de quatorze mille dollars. On sait tous combien ça coûte (nous coûte); je me retiens de rire et garde mon sérieux puis, lui explique qu'à ce montant, il devra se contenter d'un quatorze pieds ou bien il sera le propriétaire d'un rafiote et dans le pétrin à plein temps. Faudrait aussi qu'il prévoit des frais de marina, d'entretien et d'assurance. Momentanément, mon énumération le rend muet. Non pour lui redonner la voix, je lui précise le coût de l'adhésion, des frais de marina et lui suggère de consulter son banquier. Il me remercie et quitte en disant: « Je reviendrai m'inscrire... ». Je l'attends toujours...

Il y a aussi les manœuvres dans une marina pour quitter ou rejoindre son ponton. Elles sont à chaque fois stressantes pour les capitaines en apprentissage, lesquelles deviennent préoccupantes pour les autres membres ayant leurs embarcations à proximité du lieu d'amarrage de ces nouveaux plaisanciers. Nous avons tous été témoin à un moment ou un autre de manœuvres laborieuses de la part de nos nouveaux capitaines et constaté que certains apprennent plus rapidement que d'autres. À les voir opérer, souvent je retiens mon souffle en espérant qu'ils évitent le pire... Subtilement, je suggère à certains de s'inscrire à un cours de navigation ou, au minimum, de consulter l'école FNQ qui pourra les conseiller. Les plus raisonnables conviennent que ça serait approprié, tandis que quelques autres tentent de me convaincre que ce n'est pas pire que conduire une auto et qu'ils maîtrisent la situation. Je réplique que si dans le stationnement ils percutaient les autres autos aussi souvent qu'ils tamponnent les bateaux de leurs voisins, ils perdraient leur permis de conduire, leur assurances et toutes amitiés possibles...

Une autre période de la saison qui met les nerfs à vif des plaisanciers et de notre personnel et que l'on vient tout juste de terminer est celle de la sortie de l'eau. Par exemple, il n'est pas rare que nous recevions des appels de membres nous précisant que de forts vents sont annoncés pour la journée où doit se faire leur sortie de l'eau pourtant prévue dans six ou sept jours et qu'ils souhaiteraient retarder celle-ci. J'aimerais bien connaître leur fournisseur de données météo car le mien se trompe souvent pour le lendemain même, alors six-sept jours d'avance... De but en blanc, je leur affirme que leur bateau sera à terre bien avant que le vent se lève et que ce vent, s'il existe, risque d'être faible. Pour ceux qui ont l'expérience de plusieurs sorties de l'eau, avouez que c'est généralement le cas, surtout de bonne heure le matin. Bref, cela met fin à la communication et les laisse anxieux pour la semaine à venir. Il ne faut pas généraliser, mais force nous a été de constater qu'il y a quelques nouveaux membres qui n'avaient aucune idée de la procédure à effectuer pour placer leur embarcation sur leur ber (ou sur la remorque hydraulique) et qui malheureusement, n'avaient pas pris le temps de venir observer au préalable la procédure. Pire, certains sont arrivés qu'à l'heure précise qui leur avait été assignée ce qui, disons-le, ne leur a pas laissé beaucoup de temps pour procéder à la préparation et aux manœuvres de départ de leur ponton... Mais gageons que ce sera plus efficace l'an prochain!

Toutes ces situations sont à prendre avec humour et démontrent que la plaisance est en plein effervescence. Nous sommes vraiment fiers que les plaisanciers choisissent le Parc Nautique Lévy. Et dans le cas des néophytes nouvellement membre, nous ferons tout notre possible afin que leur apprentissage (évidemment de ce qui relève de notre ressort en tant que marina) et leur séjour chez-nous soit tel qu'ils l'avaient imaginé.

C'est pourquoi, je le redit: « **Bienvenue aux nouveaux membres !** »

Georges Leblanc
Commodore, D.G.

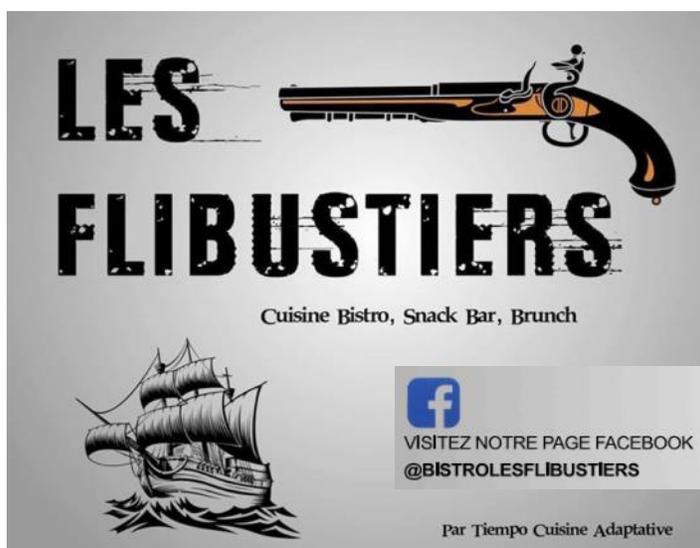
IMPORTANT DE NOTER...

Depuis le samedi 24 octobre, il n'y a plus de gardiens de nuit sur le site. En conséquence, la sortie de l'eau de votre embarcation étant effectuée, vous avez l'entière responsabilité de celle-ci; il est fortement recommandé de ramasser le plus tôt possible tous vos équipements, de barrer votre bateau et de cadenasser les échelles afin d'éviter l'intrusion de malfaiteurs sur votre bateau ou ceux de vos voisins.

Vu les grands vents de l'automne, il nous a été donné de constater que sur plusieurs voiliers, il y a encore des cordages (drisses) qui claquent sur les mâts produisant ainsi d'incessants bruits très dérangeants pour le voisinage. Afin de mettre fin à ces désagréments, il n'y a qu'une solution: les propriétaires de voiliers **doivent dès la sortie de l'eau avoir fixé, a une bonne distance du mât, toutes les drisses et cordages. Si cela n'a pas été fait tel qu'exigé, ils doivent venir corriger la situation dans les plus brefs délais.**

Les membres du PNL peuvent et doivent déposer les huiles usées, les carburants contaminés, l'antigel et autres rebuts à l'endroit désigné maintenant près du réservoir de carburant (passerelle C-D). Avant de quitter, il vous faut ramasser tous les rebuts autour de votre bateau et, lorsqu'une poubelle est remplie, il s'agit de se rendre à la prochaine ou au container à proximité de l'atelier.

Afin de nous protéger contre les incendies lors de la période où les bateaux sont remisés sur le site terrestre, il est important de laisser les réservoirs de propane à l'extérieur du bateau, de les fermer et de les débrancher. Aussi obligatoirement, dès qu'un membre quitte son bateau il doit débrancher toutes les rallonges électriques alimentant son bateau en électricité. Le 1er novembre le courant sera fermé sur le site PNL et toutes les rallonges seront débranchées; si ce n'est pas fait, notre personnel sans avis préalable s'en chargera.



**LES
FLIBUSTIERS**

Cuisine Bistro, Snack Bar, Brunch

Par Tiempo Cuisine Adaptative

VISITEZ NOTRE PAGE FACEBOOK
@BISTROLESFLIBUSTIERS



En action
pour les gens de chez nous !

Steven Blaney
Député fédéral de Bellechasse-Les Etchemins-Lévis

418 830.0500 • 1 877 630.0500
www.stevenblaney.ca
blanes@parl.gc.ca

COMMUNICATION AVEC LE SECRÉTARIAT

Au cours de la période hivernale, puisque c'est *la saison morte* pour le PNL, le secrétariat ne sera pas ouvert à tous les jours.

Les membres peuvent toujours communiquer avec la direction du Parc Nautique Lévy;

Pour effectuer vos paiements

418-833-9421 ext. 101

(Administration/Adhésion)

Pour tout autres services

418-833-9421 ext. 102

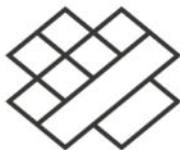
(Service à la clientèle/Réservations)

Courriel

info@parcnautiquelevy.com

Laissez-nous un message ou un courriel et nous vous répondrons sans tarder.

Cependant, du 15 novembre 2020 au 15 mars 2021, avant de vous présenter au secrétariat, nous vous recommandons fortement de communiquer avec nous au **418-833-9421 ext. 102** afin de prendre un rendez-vous.



PELLETIER

DECO SURFACES

Ma vie.
Mon décor.

OUTILS DE COMMUNICATION

Tout au cours de l'hiver, votre journal *l'Écoutille* vous sera envoyé par courriel, ainsi que de nombreuses autres informations. Le tout sera aussi disponible sur le site internet www.parcnautiquelevy.com.

JE SUIS LE MIEUX ASSURÉ!

VOTRE PARTENAIRE POUR VOS BALADES NAUTIQUES!

LEMIEUX ASSURANCES



Automobile



Entreprise



Habitation



Cautionnement

LEMIEUX ASSURANCES

CABINET DE SERVICES FINANCIERS

418 835-0939



lemieuxassurances.com

FICHE INSCRIPTION 2021

Tous les membres ont reçu une *Fiche d'inscription pour 2021*. Cette dernière doit absolument être complétée et retournée au secrétariat au plus tard, le 15 novembre 2020.

Cette fiche signalétique a pour objectifs de mettre à jour les données inscrites sur celle-ci et obligatoirement, avoir réponse à la question :

Utiliserez-vous un ponton en 2021 ?

Oui..... Non.....

L'avez-vous fait?

Si un membre de classe A (étant celui qui utilise un ponton) n'a pas l'intention d'utiliser un ponton en 2021, il doit en faire la demande afin de pouvoir laisser son embarcation sur le terrain plutôt qu'à un ponton entre le 1er mai et le 15 septembre 2021, il deviendra alors un membre de classe B.

À considérer: Un statut de classe B comporte les mêmes obligations (notamment monétaires) que celui de classe A qui utilise un ponton.

Produits pétroliers
merrill allard inc.

L'Impériale À votre service depuis 1964

2309, avenue de la Rotonde
Charny (Québec) G6X 2M2
Téléphone: **(418) 832-6104**
Télécopieur: (418) 832-1457
www.merriallard.com
info@merriallard.com

ERNEST BOUTIN INC.

eboutininc@videotron.ca

4, des Émeraudes **Tél.: 418 837-2900**
Lévis (Qc), G6W 6Y6 **Fax: 418 837-3096**
www.ernestboutin.com

MARCEL LEBLANC & FILS INC.
Entrepreneurs en plomberie et chauffage
Industriel, Commercial et Résidentiel

CMMTQ
Corporation des maîtres
mécaniciens en tuyauterie
du Québec

1400, Des Riveurs **Tél.: 418-837-7969**
Lévis, Québec, G6V 0A8 **Fax: 418-837-7243**
marcel-leblanc@bellnet.ca

COTISATION ANNUELLE (Carte de membre)

OBLIGATIONS DES MEMBRES

Si un membre actif des classes A ou B, remet sa démission en tant que membre au PNL ou effectue une demande de changement de statut en celui de classe D, il doit considérer que ses engagements en tant que membre des classes A ou B perdurent jusqu'au moment où le membre n'aura plus d'embarcation et/ou remorque sur le site de PNL. Une fois cette condition remplie et seulement à ce moment-là, le CA pourra officialiser la démission ou le changement en statut de classe D.

À considérer:

Un statut de classe D comporte toujours l'obligation de payer sa cotisation annuelle avant le 30 décembre 2020.

Dès la fin novembre 2020, tous les membres actifs du PNL (des classes A, B et D) auront reçu la facturation de **459,90\$ taxes incluses (si payée avant le 30 décembre 2020)** pour maintenir en force leur statut de membre actif pour 2021.

Cette facture devra être acquittée avant le 30 décembre 2020. Notez **qu'après cette date, le coût de cette cotisation sera de 517,38\$ taxes incluses**, en plus des intérêts applicables.

Les membres peuvent choisir l'une des formules ci-dessous afin d'effectuer le paiement de leur carte de membre:

- ⇒ En \$ comptant ou par paiement direct au secrétariat
- ⇒ Par chèque: par la poste ou au secrétariat
- ⇒ Par carte de crédit au 418-833-9421 (ext. 101) ou au secrétariat

Voilà le cadeau idéal à offrir à un parent, un ami, un employé ou à vos clients.
L'auteur Georges Leblanc vous propose ses livres et DVD. Il dédicacera votre livre selon vos désirs.

30 00\$
Livre «LE CHANT DES SIRÈNES»

30 00\$
Livre «AU-DELÀ DES LIMITES»

30 00\$
Livre «L'Océan PRÉDATEUR»

30 00\$
Livre «LES ÉCHOS DE L'OcéAN»

80 00\$
Coffret 3 Livres «AVENTURES EXTRÊMES»
incluant : «AU-DELÀ DES LIMITES»
«L'OcéAN PRÉDATEUR» et
«LES ÉCHOS DE L'OcéAN»

Pour commander ou autres informations:
info@georgesleblanc.com ou (418) 564-4800
Pour commander en ligne, visitez www.georgesleblanc.com

SOURCE:

LE 09/08/2019

PAR: FRANÇOIS PARIS

ARTICLE COMPLET: [HTTPS://WWW.VOILEETMOTEUR.COM/BATEAUX-A-MOTEUR/PRACTIQUE-UNIVERS_MOTEUR/ENTRETIEN/OCCASION-LA-PSYCHOSE-DE-LOSMOSE/83952](https://www.voileetmoteur.com/bateaux-a-moteur/pratique-univers-moteur/entretien/occasion-la-psychose-de-losmose/83952)



**NOTE: NE PAS OUBLIER QUE C'EST UN
ARTICLE FRANÇAIS!!!**

Occasions – 10 questions sur l'osmose des bateaux



@François Paris

Longtemps, l'osmose a donné des sueurs froides à de nombreux plaisanciers, surtout à la veille d'acheter ou de vendre leur bateau. Voilà pourquoi nous avons dressé une liste des dix questions les plus fréquentes, afin d'éclaircir les zones d'ombre autour de ce phénomène.

Ces dix questions – et leurs réponses ! – devraient permettre de mieux comprendre ce phénomène qui touche aujourd'hui encore de nombreuses occasions. Dans la plupart des cas, une expertise maritime est recommandée, ne serait-ce que pour lever les doutes.



**Des services qui s'adaptent
à votre horaire**

- Services conseils offerts du lundi au samedi au siège social (995, boul. Alphonse-Desjardins)
- Services au comptoir offerts le samedi au Centre de services Les Galeries Chagnon
- Assistance téléphonique 7 jours sur 7
- Conseillers en ligne
- Financement hypothécaire offert le soir et la fin de semaine
- Et plus encore!

1 800 CAISSES | desjardins.com
Suivez-nous sur 
418 833-5515

 **Desjardins**
Caisse de Lévis

1- Qu'est-ce que l'osmose ?

D'une manière générique, il s'agit d'un phénomène physicochimique. Appliqué au bateau, il commence par le gel-coat qui, en vieillissant, laisse pénétrer l'humidité. Au contact de la résine, l'eau (douce ou de mer) se transforme en acide qui s'accumule dans les vides du stratifié. La pression augmente et pousse le gel-coat qui forme des cloques. Même neuf, un bateau absorbe l'humidité, et ce dès sa mise à l'eau. Le phénomène est relativement lent, de cinq à quinze ans ou plus, mais il est irréversible et s'accélère une fois qu'il a débuté. Ce phénomène de vieillissement naturel du stratifié ne met pas en péril, sauf cas très exceptionnel, l'intégrité du navire. On n'a jamais vu un bateau couler à cause de l'osmose.

2- Comment sait-on qu'un bateau est osmosé ?



©François Paris

Généralement concentré sur une zone d'abord restreinte, le cloquage finit par gagner lentement des surfaces plus larges. Des petites bulles apparaissent sur les œuvres vives, et certaines peuvent suinter. Il s'agit toujours de cloques et non de plaques. Plus problématique, l'osmose sans cloques visibles existe et s'avère beaucoup plus difficile à diagnostiquer. Un stratifié osmosé en profondeur peut rester parfaitement lisse ! D'où l'intérêt de faire appel à un expert maritime qui pourra, au moyen de tests hygrométriques, apporter une analyse plus poussée.

3- Comment se traite l'osmose ?

Heureusement, les remèdes existent ! La première étape consiste à peler le gel-coat au rabot électrique. D'autres techniques de décapage sont disponibles, comme le sablage ou l'hydrogommage, mais elles sont coûteuses en consommables et conviennent davantage pour l'antifouling. Vient ensuite le temps du séchage à l'air libre. Il faut alors laisser les œuvres vives au chaud, dans une enceinte confinée, avec chauffage et déshumidificateur si possible, pour raccourcir la durée de séchage.

Après validation à l'aide d'un testeur d'humidité sur des zones numérotées, il est possible de suivre l'évolution du séchage, généralement entre trois et six mois. L'application de différentes couches (au rouleau, rarement au pistolet) et leur ponçage se terminent par un primaire, puis par des couches d'antifouling. La méthode est longue, et chère, mais c'est le prix à payer pour naviguer pendant de nombreuses décennies encore !

4- Combien ça coûte ?

Le traitement curatif, lourd et coûteux, doit être impérativement réalisé par un professionnel. Avant tous travaux, un devis s'impose, surtout si le bateau est ancien et que sa valeur vénale est faible. Un traitement osmotique dure environ trois semaines, hors séchage. À titre indicatif, le coût tourne aux alentours de 400 € le mètre carré. Pour rappel, la surface de carène est évaluée en utilisant la formule suivante : longueur de flottaison x (bau + tirant d'eau) en mètre. Enfin, contrairement aux idées reçues, plus le bateau est récent, plus le temps de séchage augmente, car son stratifié contient généralement moins de vides. Le bateau étant immobilisé de nombreuses semaines, il peut être intéressant de profiter de cette période pour effectuer quelques travaux.



©François Paris

5- Peut-on acheter une occasion osmosée ?

La réponse est positive. À l'époque où tout bateau osmosé était refusé, c'était même l'occasion de faire de très bonnes affaires ! La présence d'osmose sur un bateau à vendre doit faire l'objet d'une négociation avec le vendeur. Rien n'est écrit à ce sujet, mais, soit les deux parties s'engagent à partager les frais, soit le vendeur déduit du prix de vente le montant d'un traitement complet. L'expertise maritime est d'autant plus recommandée que la présence d'osmose n'est pas considérée comme vice caché par les tribunaux (il s'agit d'un phénomène naturel, inhérent au vieillissement du matériau stratifié).

Dans tous les cas, mieux vaut un bateau osmosé qui n'a pas encore reçu de traitement adéquat qu'un traitement réalisé par le propriétaire lui-même. D'abord, il ne sera pas forcément fait dans les règles de l'art, ensuite, il ne bénéficie d'aucune garantie puisqu'il n'a pas été réalisé par un professionnel. Le coût d'un traitement doit évidemment être rapporté à la valeur vénale du bateau. Il faudra réfléchir à deux fois en cas de dépassement. Si l'osmose, de faible ampleur, reste circonscrite à une zone donnée et si elle ne met pas en péril le bateau en navigation, le traitement peut être différé, voire annulé. Il n'y a qu'en cas de délaminage du stratifié (phénomène grave) qu'il faudra entreprendre un traitement poussé.

6- Existe-t-il des bateaux plus sensibles que d'autres ?



©François Paris

Les bateaux à moteur sont théoriquement moins touchés que les voiliers, en raison de la méthode d'hivernage. Les premiers hivernent moins souvent à flot, tandis que les seconds, même de petite taille, passent généralement l'hiver au ponton. De plus, et contrairement à une idée répandue, les bateaux qui naviguent ou hivernent en eau douce sont plus touchés que ceux présents en eau de mer. Pour la petite histoire, c'est sur le lac Léman que les premiers cas d'osmose ont fait leur apparition.

Du point de vue de la construction, les modèles fabriqués en infusion sous vide ou injection sont moins sensibles au phénomène, notamment parce qu'ils sont plus compacts. De fait, les microcavités (celles par qui le mal arrive) diminuent. Concrètement, plus le stratifié est dense et moins le phénomène risque d'apparaître. De la même manière, une post-cuisson du matériau apportera homogénéité, résistance mécanique et étanchéité du gel-coat. Tous les stratifiés ne sont pas égaux face à l'osmose. Les résines époxydes offrent une meilleure résistance, contrairement aux résines polyester orthophtaliques largement utilisées dans les années 1990.

7- Peut-on percer les cloques au nettoyeur de haute pression ?



©François Paris

Percer les cloques au nettoyeur de haute pression n'est possible que si la coque est peu touchée. Dans ce cas, un ou plusieurs rinçages au nettoyeur de haute pression sont suffisants. Pour savoir si la carène est débarrassée de son acide, il convient de passer le jet d'eau sur les œuvres vives. Aucune trace de mousse ne doit apparaître à son contact.

8- Un expert maritime est-il fréquemment confronté à ce phénomène ?



©François Paris

Comme l'explique Jean- Michel Viant, expert maritime à Locmariaquer : « *Il fut un temps où la moitié des bateaux expertisés présentaient des cas d'osmose. Les sociétés spécialisées dans la rénovation expliquaient que c'était un problème grave, à l'inverse des chantiers de construction qui minimisaient le phénomène. Depuis, la présence d'osmose tend à diminuer, notamment grâce aux couches préventives d'époxy, appliquées dès la construction.* »

9- Un bateau ayant reçu un traitement anti-osmose sera-t-il plus lourd après ?

« *Non. Au moment du traitement, et lors de l'application des couches d'époxy, on parle d'épaisseurs qui sont de l'ordre du micron, précise Jean-Michel Viant. Le poids restera donc similaire.* » Si vraiment vous faites la chasse au poids (entre autres pour diminuer la consommation), mieux vaut traquer les objets inutiles présents à fond de coffre ou dans la cabine...

10- Une cloque sur les œuvres vives est-elle forcément synonyme d'osmose ?

Pas forcément. Il existe des bulles contenant de l'eau salée ou des résidus de peinture situés entre le gel-coat et l'antifouling. Leur présence s'explique par une mauvaise application, une incompatibilité de produits ou des pollutions de surface. Elles n'ont aucune forme de gravité. En revanche, si elles sont présentes sous le gel-coat et que suinte un liquide acide et un peu gras, l'osmose est bien là ! Dans le doute, une bandelette de mesure du pH (disponible en pharmacie) permettra de lever les doutes. De 3 à 6, le pH est acide, et la présence d'osmose quasi certaine.

Fin de l'impression des Tables des marées et de la Carte no 1

Le Service hydrographique du Canada vient d'annoncer la fin de l'impression des Tables des marées et de la carte no 1 dans l'édition mensuelle de septembre des Avis aux navigateurs référant les navigateurs aux versions pdf disponibles en ligne.

Cette décision est en lien avec le plan de transformation mis de l'avant au SHC afin de mieux répondre aux besoins en produits numériques.

904 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA – TABLES DES MARÉES ET COURANTS DU CANADA – FIN DE L'IMPRESSION

En raison de la disponibilité des Tables des marées et des courants du Canada en fichiers PDF consultables et imprimables sur cartes.gc.ca pour chaque volume complet ainsi que des informations supplémentaires sous différents formats (prédictions, observations en tableaux et graphiques) sur marees.gc.ca, le Service hydrographique du Canada cessera définitivement l'impression de tous les volumes des Tables des marées et des courants du Canada à partir de janvier 2021. Les progrès technologiques entraînent une nouvelle ère de la navigation maritime, avec des produits numériques et électroniques. Le SHC est en train de transformer la façon dont il fournit des données et des services de qualité à ses clients, plus rapidement, pour soutenir la prise de décision. Pour plus d'informations, consultez le site www.cartes.gc.ca.

905 SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA – CARTE N° 1 – FIN DE L'IMPRESSION

En raison de la disponibilité de la Carte n° 1 : Signes conventionnels, abréviations et termes en fichiers PDF consultables et imprimables et en HTML sur cartes.gc.ca, le Service hydrographique du Canada cessera définitivement l'impression de la Carte n° 1 : Signes conventionnels, abréviations et termes à partir de janvier 2021. Les progrès technologiques entraînent une nouvelle ère de la navigation maritime, avec des produits numériques et électroniques. Le SHC est en train de transformer la façon dont il fournit des données et des services de qualité à ses clients, plus rapidement, pour soutenir la prise de décision. Pour plus d'informations, consultez le site www.cartes.gc.ca.

Pour l'information complète et avoir accès aux liens du texte:

<http://charts.gc.ca/help-aide/annoncements-annonces/2020/2020-09-30-fra.html>

Documents disponibles en version numérique (PDF ou HTML) du Service hydrographique du Canada

FIN DE L'IMPRESSION – Message du SHC

Les progrès technologiques entraînent une nouvelle ère de la navigation maritime, avec des produits numériques et électroniques. Le SHC est en train de transformer la façon dont il fournit des données et des services de qualité à ses clients, plus rapidement, pour soutenir la prise de décision. Pour plus d'informations, consultez le site www.cartes.gc.ca.

Manuel canadien des marées

<http://www.cartes.gc.ca/publications/manual-manuel-fra.html>

Tables des marées et courants du Canada

<http://www.cartes.gc.ca/publications/tables-fra.html>

Carte 1 Signes conventionnels, abréviations et termes utilisés sur les cartes marines

<http://www.cartes.gc.ca/publications/chart1-carte1/index-fra.html>

Catalogues des cartes marines

<http://www.cartes.gc.ca/publications/catalogues-fra.html>

Instructions nautiques

<http://www.cartes.gc.ca/publications/sailingdirections-instructions-nautiques-fra.html>

Livre des feux, des bouées et des signaux de brume (4 volumes)

<https://www.notmar.gc.ca/list-livre-fr.php>

E-nautic.training

Virtual Learning • Formation virtuelle

Des formations vulgarisées et accessibles sur ce qu'il faut savoir sur la navigation de plaisance !



Formation
Nautique Québec

- L'accent est mis sur la sécurité !
- À réaliser à votre rythme, au moment qui vous convient !
- Des capsules vidéo sur la théorie et les connaissances de base !
- Des démonstrations vidéo sur un voilier en pleine action !
- Des notes de cours à consulter !
- Des quiz d'autoformation pour évaluer vos apprentissages !

Les aides à la navigation



Les manœuvres à quai !



L'anatomie du voilier



La navigation côtière



*ET
AUTRES !*

www.e-nautic.training



Bateaux Concept

Réparation - Maintenance

Esthétique - Emballage et plus...

Service 7 jours sur 7

Rive-Sud / Rive-Nord

📍 5, rue des Émeraudes, local 6

Lévis, QC, G6W 6Y7

📞 418.572.0545

@ info@bateauxconcept.com

bateauxconcept.com



Valero

Ensemble, on va plus loin.

energievalero.ca

