

L'ÉCOUTILLE

JUILLET 2007 Volume 14 No3

Programme de classification
des marinas –page 5–

Régates CCPNL –page 8–

Et David terrasse
Goliath –page 9–

Gardez votre bateau
à flot –pages 13–

Règles de route dans une
marina –pages 16 et 17–



Parc Nautique Lévy (1984) Inc.

4685, Rue St-Laurent - C.P. 46029 - LÉVIS (Québec) - G6V 8S3

Téléphone: (418) 833-9421

Télécopieur: (418) 833-7461

Courriel: info@parcnautiquelevy.qc.ca

Site Web: www.parcnautiquelevy.qc.ca



Bonnes Vacances!

L'Écoutille sera de retour en septembre

ADMINISTRATEURS

Commodore

M. Jean-Marc Lafrance

Vice-commodore

M. Alain Fradette

Secrétaire

M. Jacques Demers

Trésorier

M. André Langevin

Directeur du personnel

M. Yvan Blanchet

Directeur des travaux (bassin)

M. Marc Brochu

Directeur des travaux (terrain)

M. Georges Leblanc

Représentant de la ville de Lévis

M. Simon Thériège

L'Écoutille est publié

par Parc Nautique Lévis (1984) Inc. au rythme de 6 numéros par année. Imprimé à 300 exemplaires, il est distribué gratuitement à ses membres. Sa réalisation est rendue possible grâce à la générosité de ses commanditaires et le travail bénévole des membres.

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Jacques Demers

RESPONSABLE TECHNIQUE

Marc Royer

COLLABORATEURS

Jacques Demers
Pierre Dorval
Jean-Marc Lafrance
André Langevin
Georges Leblanc
Jean-Luc Lemieux
Hugo Royer

RECRUTEMENT ET PUBLICITÉ

Lucie Poudrier

CORRECTRICE

Cécile Therrien

INFOGRAPHIE

Chantal Thivierge

Personnel 2007

Secrétaire administrative

Mme Lucie Poudrier

Maître de port

M. Michel Lecours

Maître de port adjoint

M. Germain Bussières

Gardiens de nuit

M. Marcel Vézina
M. Damien Langlois

Préposés et préposés

M. Jean-Olivier Vallières-Lafrance
M. Carl Poirier
M. Simon Tétreault
M. Julien Theytaz

La publication de l'Écoutille est rendue financièrement possible grâce à la générosité de nos commanditaires. 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.



L'USURE DU TEMPS QUI PASSE...

Les vents sur le fleuve Saint-Laurent ont, depuis quelques siècles, une tendance sud-ouest nettement prononcée. Depuis le début de la saison de navigation 2007, il faut croire que cette tendance s'est temporairement modifiée au profit des vents du secteur nord, nord-ouest avec des intensités plutôt fortes.

Cela ne nous a pas empêché de réaliser l'ensemble des activités nécessaires à la mise en place de nos installations du bassin de la marina. Ces activités qui sont réalisées par le personnel de Parc Nautique Lévy ont démarré cette année dès le début d'avril et se sont déroulées à un rythme saccadé, ponctué d'arrêts et de reprises au gré des coups de vent, des orages et de toutes les intempéries générales et variables que nous avons connues.

Nous avons vécu, à cet égard, des ralentissements dans la

mise à l'eau des bateaux mais aussi, il faut le dire, des conditions défavorables qui ont retardé la préparation des bateaux par nos membres. Malgré tout, la très grande majorité des bateaux sont à l'eau, le Comité des courses de PNL est plus actif que jamais et plusieurs d'entre nous ont déjà goûté dans leurs premières sorties à la saveur des vagues et des embruns.

Mais ce n'est pas mon propos aujourd'hui de vous entretenir de l'origine et de la destination des vents. Je veux plutôt vous entretenir de leurs effets sur nos installations, nos infrastructures au niveau du bassin et sur la qualité de nos équipements.

Les occupants des pontons C et D ont été à même de constater en début de saison et depuis lors, des signes de faiblesse sur ces pontons et sur les attaches des dents de peigne. Ces signes de faiblesse ont évidemment été constatés par le personnel de PNL, constats qui ont été suivis d'actions visant à régler ces problèmes.

Le personnel de PNL a donc procédé à un inventaire complet des dents de peigne et de l'état des pontons C et D et a procédé à des travaux de consolidation requis dans

les circonstances. Des travaux de soudure ont été effectués afin de réparer les points d'attache des dents de peigne qui présentaient des signes de faiblesse particuliers.

Dans les faits, cela nous a permis de constater que les pontons A et B étaient en parfait état et avaient donc passé l'hiver sans difficultés autres que les réparations courantes effectuées à chaque année. Les installations ont été sécurisées adéquatement mais qu'en est-il exactement des causes de ces problèmes? De multiples théories ont couru sur la nature de ceux-ci et encore plus de solutions ont surgi pour les corriger dans l'immédiat. Certains d'entre nous ont bien posé cette question en cherchant à mieux comprendre l'état des choses avant d'agir de façon prématurée. Il faut comprendre que les phénomènes que nous avons constatés sont des phénomènes nouveaux qui sont susceptibles de provenir de causes multiples, probablement inter-reliées les unes aux autres. Dans un tel contexte, comment définir un solide diagnostic permettant de diriger nos actions dans le bon sens?

Nous avons effectivement accru, au cours des cinq dernières années, le nombre de membres et de bateaux

LE MOT DU COMMODORE (SUITE)

par Jean-Marc Lafrance

à PNL. L'accroissement du nombre de bateaux s'est accompagné d'un accroissement de leur taille, de leur masse et de leur volume. Tout ceci fait en sorte que les charges pondérales qui sont imposées aux pontons de la marina, ont augmenté de façon évidente. C'est pour cette raison que le Conseil d'administration a réalisé des investissements supplémentaires afin de sécuriser les ancrages des pontons par une révision du plan d'aménagement du bassin, l'ajout de blocs d'ancrage et le changement des chaînes d'ancrage.

Il faut comprendre également que PNL a investi massivement dans ses infrastructures et, qu'à cet égard, elle demeure vraisemblablement dans le peloton de tête des marinas de notre région. Mais il faut maintenant regarder de plus près l'ensemble des choses afin de bien comprendre ce qui se passe et afin de poser les gestes appropriés. Et encore, il faut le faire dans une perspective à moyen terme en tenant compte du contexte dans lequel nous évoluons.

Plusieurs questions méritent notre attention. Devons-nous continuer de procéder aux ajustements que nous avons l'habitude de faire à chaque année en réparant ce qui se brise ou se déforme tout en

poursuivant le plan de mise à niveau de nos installations que nous poursuivons depuis plus de cinq ans déjà? Devons-nous poser un regard différent sur les choses en reconnaissant davantage les effets de l'usure du temps? Devons-nous encore investir dans un diagnostic plus complet sur nos installations afin de bien comprendre ce qui s'est passé de spécial au cours des derniers mois? Est-ce que les événements de cette année sont ponctuels ou carrément le fruit du hasard?

Mon point de vue est à l'effet que nous devons apporter une attention immédiate à toutes ces questions afin de mieux comprendre ce qui s'est passé, pour être en mesure de prendre les bonnes décisions quant à nos installations et de faire les meilleurs choix. Je m'appuie à cet égard sur le commentaire que m'a formulé Bernard Guay qui est ingénieur en mécanique et propriétaire du Métal O, commentaire qu'il m'a formulé lors d'une récente rencontre et qui porte sur la nécessité de recourir aux services d'un ingénieur spécialisé dans les structures mécano-soudées afin de solutionner les difficultés actuelles.

Pour mieux comprendre les choses et poser les bonnes actions il faut effectivement

requérir les ressources spécialisées qui pourront procéder à l'examen de nos installations et nous faire, le cas échéant, les recommandations requises. PNL doit compléter en 2008 les travaux de rénovation entrepris au cours des dernières années, par le remplacement des accès aux pontons AB et CD. L'expertise que nous pourrions solliciter nous permettra de faire à cet égard les choix les plus opportuns.

Le Conseil d'administration sera convié incessamment à prendre résolution sur cette question pour autoriser un appel d'offres de service auprès de firmes de génie-conseil afin de déterminer, d'une part, un diagnostic sur nos installations ainsi que des recommandations sur les actions à entreprendre, le cas échéant. Cela nous permettra d'élaborer un plan de match clair et réaliste et cela permettra également de nous rassurer sur ce que nous aurons à faire pour contrer les effets de l'usure du temps qui passe. Nous aurons l'occasion de faire le point sur ce dossier lors de la parution de la prochaine Écouteille.

**Je vous souhaite
de bonnes vacances
et une merveilleuse
saison de navigation.**



PROGRAMME DE CLASSIFICATION DES MARINAS

par Jacques Demers

L'Association Maritime du Québec (AMQ), et la Corporation de l'industrie touristique du Québec (CITQ), responsable de la classification des équipements touristiques, notamment les hôtels, ont développé un système comparable pour les marinas du Québec. La méthode est raffinée et tient compte de nombreux facteurs regroupés en cinq sections :

	Sections	Pourcentage de l'évaluation globale
	Aire nautique	30 %
	Aire terrestre	25 %
	Accueil et service	23 %
	Installations sanitaires	14 %
	Activités terrestres et nautiques	8 %

À titre d'illustration, l'aire nautique comprend l'accostage, les équipements (démâtage, lavage), la rampe de mise à l'eau, le tirant d'eau, etc., et l'évaluation implique non seulement la disponibilité des services et des équipements, mais aussi leur état. La partie terrestre touche autant aux bâtiments, à l'aménagement paysager, au mobilier, au stationnement, à l'entreposage, etc. Dans chaque cas s'ajoutent

des points de bonification ou de démérite. Au terme de l'évaluation, la certification décernée va de 0 à 5 ancrés d'or.

À cette classification s'ajoute un second programme «Écomarinas» c'est-à-dire une accréditation sur la conformité des normes environnementales que nous appliquons.

Ces deux programmes sont facultatifs et sans frais pour les marinas membres de l'AMQ

dont la cotisation annuelle est de 300,00 \$ (pour les non-membres : 1 000,00 \$). Nous croyons opportun d'adhérer à l'AMQ et profiter de ces programmes en raison de la visibilité et de la notoriété qu'en retirerait PNL en particulier la publicité qui en découle. Il va sans dire que les membres du PNL auront une part de responsabilité en contribuant à la propreté des lieux et au respect de notre environnement. ●



CHAMBRE
DES
COMMUNES

Steven Blaney
Député
Lévis-Bellechasse



Pièce 623
Éd. de la Confédération
Ottawa (Ontario) K1A 0A6
Tél.: (613) 992-7434
Télé.: (613) 995-6856
BlaneS@parl.gc.ca

115, chemin President Kennedy
Pièce 101
Lévis (Québec) G6V 6C8
Tél.: (418) 830-0500
Télé.: (418) 830-0504
www.stevenblaney.ca

Couvre-Planchers
Pelletier inc.
LE SAVOIR-FAIRE RECONNU



Yvan Pelletier, président

5000, rue des Replats, Québec (Québec) G2J 1N2
Tél.: (418) 624-1290 • Télécopieur : (418) 624-2725

Membre du groupe
DECO
SURFACES inc.

4600, boul. de la Rive-Sud, Lévis (Québec) G6W 5N6
Tél.: (418) 837-3681 • Télécopieur : (418) 837-7150

LE COIN DU TRÉSORIER

par **André Langevin**, trésorier

Depuis que nous avons implanté les rapports mensuels de suivi de budget, nous devons vivre avec les calendriers de production de ces rapports qui ne sont pas toujours arrimés avec la parution de l'Écouteille. C'est pourquoi, lors de la dernière parution, il n'y avait pas de mot du Trésorier et je m'en excuse. Dans la parution de ce mois-ci, nous avons comme base de travail les états financiers de mai 2007. La conciliation bancaire de juin sera faite au début juillet et donc cette information n'est pas dès plus fraîche, mais tous nos indicateurs de gestion financière sont au vert au moment d'écrire ces lignes.

Faits saillants de la période en cours:

Budget de revenus comblé.

En mai 2007, grâce à l'arrivée providentielle de 26 nouveaux membres (nous en avions budgété 5) et de 43 saisonniers, nous avons déjà des surplus par rapport au budget prévu. C'est une excellente nouvelle car cela nous donne une marge de manoeuvre très intéressante. Souhaitons maintenant que l'achalandage soit au rendez-vous pour les ventes saisonnières et nous auront une très bonne année sur le plan financier. Mais trêve de paroles, laissons parler les chiffres :

(Postes de revenus au 31 Mai 2007)

Poste	Libellé	Budgété	Exercice	Surplus/écart	Commentaire
31000	REVENUS DROITS D'ADHESION	12 500,00 \$	52 500,00 \$	40 000,00 \$	26 nouveaux membres
32100	COTISATIONS MEMBRES ACTIFS	55 650,00 \$	61 700,00 \$	6 050,00 \$	Aidé par les nouveaux membres
32200	COTISATIONS MEMBRES PRIORITAIRES	4 550,00 \$	4 189,00 \$	- 361,00 \$	Démision
32300	COTISATION SPECIALE DES MEMBRES	31 800,00 \$	17 511,00 \$	- 14 289,00 \$	Reste chèques 3/3 à encaisser
32400	CONTRIBUTION FOND D'IMMOBILISATION	16 000,00 \$	17 600,00 \$	1 600,00 \$	176 membres.
32600	COTISATIONS MEMBRES SOCIAUX	400,00 \$	120,00 \$	- 280,00 \$	
32900	COTISATIONS VISITEURS SAISONNIERS	32 000,00 \$	43 200,00 \$	11 200,00 \$	43 vs 40 budgétés
33100	FRAIS DE QUAIAGE MEMBRES ACTIFS	136 250,00 \$	151 480,00 \$	15 230,00 \$	176 vs 156 budgétés

Étalement des paiements

La majorité des membres se sont prévalus de cette option et bien que cela entraîne des efforts supplémentaires pour le personnel, nous pensons que c'est un service apprécié. Jusqu'à présent nous n'avons eu aucun pépin et nous félicitons les membres pour leur discipline et leur diligence à l'utilisation de ce mode.

Dépôt électronique des paies

Les paies des employés sont maintenant déposées automatiquement.

LE COIN DU TRÉSORIER (SUITE)

par André Langevin, trésorier

Prix du carburant

Vous avez sans doute remarqué que le prix du carburant est nettement avantageux par rapport à ce que l'on trouve dans les marinas autour de nous. C'est que nous appliquons l'entente négociée par Gilles Blanchet à l'automne 2006 qui était de payer 1¢ de plus que le prix à la rampe et de repasser cette économie aux membres. Le prix actuel de 1,17 \$ pour l'essence sans plomb est 3¢ supérieure à ce que l'on

retrouve dans la rue, alors qu'habituellement les marinas vendent 10¢ au dessus et j'ai même vu 15¢ au dessus dans la région de Montréal l'été dernier. Le diesel est actuellement à 1,01 \$, soit le même prix que dans la rue simplement parce que nous avons payé un bon prix à l'automne et c'est encore ce prix qui s'applique pour les membres. Il est certain que c'est du diesel de l'automne dernier, mais il paraît que c'est comme du bon vin et que le diesel prend du cétane en

vieillissant! (Je blague bien sûr car je n'ai pas goûté à la cuvée diesel 2007). L'important étant que nous avons un magnifique avantage compétitif tout en permettant aux membres d'abaisser leurs coûts d'opération.

Excellente saison de navigation à tous !

Pour toute question ou information, veuillez contacter le soussigné:
André Langevin
Trésorier PNL
833-7726 (soir)
andre@alesya.org

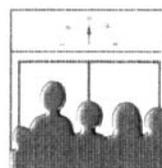


Ernest Boutin Inc.

MAÎTRES ÉLECTRICIENS

Installation • Réparation
Industriel • Commercial • Résidentiel

32, du Bel-Air, Lévis, Qc G6V 6K8
Tél.: (418) 837-2900 Fax : (418) 837-3096
Courriel : eboutininc@videotron.ca



ASCENSEURS Design INC.

Manufacturier de composantes d'ascenseurs
Spécialité: cabine d'ascenseurs
■ Québec ■ Montréal

ALAIN DUPONT
1865, A.R. Decary
Duberger (Québec)
G1N 3Z8

Tél.: 418.681.2023
Fax: 418.681.4439
Internet: www.asc-design.qc.ca
Email: adupont@asc-design.qc.ca

Un service soigné...un travail de qualité

Une équipe
professionnelle



Depuis 1987, nous vous offrons des services de déménagement 7 jours. Equipements et assurances complets. Local et longue distance. Estimation gratuite.

Québec
Bur.: (418) 833-8366
(418) 655-0885

André Boivin, propriétaire



CMMTO

Corporation des maîtres
mécaniciens en tuyauterie
du Québec

Tél.: 418-837-7969
Fax: 418-837-7243

MARCEL LEBLANC & FILS INC.

Entrepreneurs en plomberie et chauffage
Industriel, Commercial et Résidentiel

5, LOUIS-BRÛLOT
LÉVIS, QUÉ. G6V 6X4

Saison 2007

RÉGATES
CCPNL



REGATTA

par Marc Royer

Le 29 mai, ainsi que durant les premiers jours de juin, les régatiers ont complété la première manche des trois trophées «Escadrille Chaudière», «Coupe Capitaine Bernier» (Classement : 1^{er} Temps de Reste, 2^e Carpe Diem, DNF : Marie-Soleil II et Crunch, DNS : Grain de Sel) et «Port de Québec» (Classement : 1^{er} Temps de Reste, 2^e Cfini, 3^e Clair-Obscur, 4^e Crunch, 5^e Cognac, 6^e Louve, DNF US17).

Après la seconde pratique sur l'eau et une petite trêve de quelques jours, les régates ont repris de plus belle jeudi le 28 juin. Sous de bonnes conditions de vent, 8 voiliers ont pris le départ de la deuxième manche du trophée «Escadrille Chaudière» (Classement : 1^{er} Temps de Reste, 2^e Crunch, 3^e Cfini, 4^e Cognac, 5^e Allo, 6^e Deneb 2, 7^e Carpe Diem, 8^e Gen-France). Avec le calcul des handicaps, les 8 voiliers se sont classés à l'arrivée, à l'intérieur de 7,71 minutes en

temps compensé. Deneb 2, le premier voilier à franchir la ligne d'arrivée, en était à sa première course à PNL.

La régata du dimanche 1 juillet, seconde manche de la «Coupe Capitaine Bernier», a mis en course 5 voiliers. La pluie menaçante et les bourrasques ont permis aux participants de se livrer de beaux duels. (Classement : 1^{er} Temps de Reste, 2^e Crunch, 3^e Cognac, 4^e Louve, 5^e Funambule).

Mercredi le 4 juillet, pour la seconde manche du trophée «Port de Québec», quelques trous de vent ont favorisé un regroupement des 4 voiliers en course et conduit le voilier Cognac à sa première victoire. (Classement : 1^{er} Cognac, 2^e Temps de Reste, 3^e Crunch, 4^e Cfini).

La première partie de la saison des régates s'est conclue par la

«Course Neuville». Malgré une météo incertaine, ce fut une splendide journée pour cette régata en deux manches. Il faut noter la victoire de Allo (premier sur l'eau et premier en temps compensé) sur le trajet vers Neuville. (Classement : 1^{er} Allo, 2^e Temps de Reste, 3^e Cfini, 4^e Carpe Diem). Malgré les craintes de chacun pour le retour, à cause des forts vents qui balayaient la marina de Neuville et des nuages menaçants, le retour au portant s'est fait en à peine plus de 2h30. (Classement : 1^{er} Temps de Reste, 2^e Cfini, 3^e Allo, 4^e Carpe Diem).

Les prochaines courses officielles reprennent le 17 août mais, d'ici là, tous les jours, des petites régates s'improviseront. Il s'agit que quelques voiliers tirent des bords sur le fleuve pour mettre ceux-ci en loyale et amicale compétition. ●

Dans l'article «Égalité après 2 heures de course», dans le numéro de juin 2007, les deux voiliers Kachina I et Temps de Reste qui avaient franchi la ligne d'arrivée en même temps, ont été classés tous les deux vainqueurs. Petit détail important : ces deux voiliers ont le même handicap. S'ils avaient eu un handicap différent, le calcul en temps compensé les aurait départagés. Explications, voir le texte signé par Hugo Royer sur la page suivante.

ET DAVID TERRASSA GOLIATH (GRÂCE À SON HANDICAP)

par Hugo Royer

Dans une régates de voile, bien qu'empreint de la sagesse de ses trente ans, quelle chance a en effet le classique et modeste croiseur de 25 pieds face à cette machine moderne portant fièrement son bout-dehors et dissimulant sa quille à bulbe? Le système de handicap aidera les équipages, navigant sur les voiliers les moins performants, à se faire justice.

Qu'est-ce qu'un handicap? Il s'agit d'un facteur numérique qui estime les performances de votre bateau. Bien que la course se joue sur l'eau, le classement déterminant les gagnants découle d'un calcul transformant les temps chronométrés de chaque concurrent en temps compensés en fonction des handicaps de chacun.

Mais comment détermine-t-on le handicap de votre embarcation? Vous avez peut-être déjà entendu que les handicaps étaient fonction de la longueur du bateau, ou bien de son déplacement, ou encore de sa surface de voilure ou de son tirant d'eau. En réalité... aucune de ces réponses. Le handicap de votre bateau est uniquement déterminé selon les performances observées

pour ce modèle de voilier lors de précédentes régates courues notamment sur les Grands-Lacs et pour lequel un handicap est publié. Il a existé, et existe encore, des jauges qui classent les bateaux à partir de calculs stricts qui prennent en compte ces paramètres et bien d'autres. Cependant, le système de handicap retenu au Parc Nautique Lévy (et également par tous les clubs organisant des régates amateurs courues sur des bateaux de série) est le système de handicap P.H.R.F. (performance handicapping racing fleet) qui est une organisation qui détermine et publie les handicaps pour les bateaux répertoriés dans les flottes de régatiers.

Les handicaps P.H.R.F. sont basés sur le principe d'allouer du temps à un bateau donné pour chaque mille nautique parcouru. Les valeurs de handicap sont exprimées en (secondes/mille). Les handicaps sont déterminés statistiquement pour chaque type de bateau en fonction des résultats moyens obtenus lors de régates antérieures courues sur des parcours typiques. Le résultat est basé sur la distance orthodromique du parcours. À noter

que dans un parcours typique, il y a une balance équitable entre la distance parcourue au près et la distance parcourue au portant. Le système de handicap PHRF n'alloue aucun crédit pour le manque de préparation du voilier, de la qualité des voiles et des équipements utilisés ou pour le manque d'aptitude à régater. Le système PHRF handicape les bateaux, non les navigateurs.

L'utilisation du système PHRF pour le calcul des résultats d'une course (comme l'utilisation de tout autre système de handicap) ne sera jamais parfaitement équitable dans toutes les circonstances. Bien qu'un handicap soit considéré valide pour la moyenne des conditions de navigation, un certain type de bateau peut se révéler surévalué ou sous-évalué lorsque les conditions diffèrent sensiblement de la moyenne (vent très fort ou très faible). Il sera également question de l'impact du courant dans un prochain article.

Dans la prochaine parution de l'Écouteille, j'aborderai différentes méthodes et principes de calcul de compensation du temps avec leurs avantages et inconvénients. ●

DANIEL LÉTOURNEAU
PHOTOGRAPHE
Depuis 1979

- ▲ Famille
- ▲ Portrait
- ▲ Mariage
- ▲ Gens d'affaires (Internet)
- ▲ Cartes mortuaires

PASSEPORT IDENTIFICATION

418 838-3827
20, rte Kennedy, Lévis
(entre le Rond-Point et St-Georges,
anciennement à Sainte-Foy)
www.daniellefoumeau.net

DÂTISSERIE
LA BOITE À SUCRÉ

Michelle Marotte
Propriétaire

Jacques Bueb
Traiteur

5201, boul. de la Rive-Sud
Lévis (Québec) G6V 4Z4
Téléphone : 418.833.5223
Télécopieur : 418.833.5969

normandin

Restaurant Normandin
St-Romuald
2080, boul. La Rive-Sud
Téléphone : (418) 839-5861

Tourisme
LÉVIS.com

RESTO-PUB
Rynd

Bar-salon - Salons privés
Party - Réunion
Salles de réception de 30 à 200 personnes
Baptême - Mariage - Fête familiale

Pour tout genre de réception!
Lévis (418) 833-8678
4300, boul. de la Rive-Sud, G6W 6N1

Les partenaires identifiés sur ces pages se sont associés au sport de la régates parce qu'ils ont foi en son potentiel promotionnel et sportif.

Le Comité de Courses de Parc Nautique Lévy remercie ses partenaires pour leur appui.

CONFÉRENCE DE PRESSE - 20 JUIN 2007

par Marc Royer

Monsieur Georges Leblanc, dirigeant de l'Équipe de Voile Océanique et skipper du voilier monocoque «Océan 65» avait convoqué la presse régionale pour présenter «Les défis Georges Leblanc», conçus pour transmettre aux autres sa passion pour la course au large, la mer et l'aventure.

Le tout s'est déroulé mercredi le 20 juin 2007 au Parc Nautique Lévy.

Lors de la conférence de presse, à laquelle assistaient plusieurs journalistes, Georges a lancé deux défis intéressants aux amateurs de voile du Québec.

Le jour même, TQS produisait un reportage en rapport avec l'événement et, dans les jours qui ont suivi, nous avons pu lire dans les différents journaux des informations touchant les défis que Georges lançait aux amateurs de voile ainsi que les nouvelles mesures de sécurité en mer dont «Océan 65» est équipé, notamment le tout nouveau système de repérage Raymarine que «CMC Électronique» installera à bord du «Océan» pour le cas d'homme à la mer.

Les membres de Parc Nautique Lévy ont pu prendre connais-

sance de l'ensemble de l'information concernant ces deux défis lancés par Georges dans le numéro de mai 2007 (Volume 14, numéro 1) de l'Écouteille. L'information est toujours pertinente. Pour information additionnelle et inscription, visitez le site Internet: www.georgesleblanc.com

Des temps de référence, pour la classe océanique, ont été établis sur les deux parcours par le voilier «Océan» dans les derniers jours de juin. ●



«Je regarde par l'arrière du voilier le sillon tracé par le passage de sa coque, toujours il se referme, peu importe qu'il soit sinueux ou rectiligne. Cependant préférant regarder par l'avant, contemplant les horizons à atteindre, je visualise tout droit devant la proue de mon coursier, le cap à suivre, mon avenir. Sans cesse il s'agit de bien naviguer, de s'adapter car, en mer, nul ne se ment ; il y a et aura toujours des vagues à franchir, de l'eau à parcourir...» **Georges Leblanc**

LES ÉCHOS DE L'OcéAN

par George Leblanc

Le 20 juin dernier avait lieu la conférence de presse annonçant le lancement des «Défis Georges Leblanc»; comme annoncé par l'entremise des médias, Georges Leblanc et ses équipiers Walter et Richard de «L'Équipe de Voile Océanique» ont pour mission d'établir, le plus tôt possible, un temps de référence sur l'épreuve longue distance de 655 milles nautiques Rimouski/Anticosti/Rimouski.

Donc le départ se prend dès le 24 juin à 22h40 sans attendre les conditions météo idéales qui favoriseraient une exécution rapide et qui permettraient d'établir un temps enviable, le voilier Océan contourne la bouée H11 et prend ainsi officiellement son départ sur cette course contre la montre. À cette période de l'année, il est difficile de prévoir les humeurs et les caprices de la météo surtout que, pour ce parcours, la distance théorique de 655 milles nautiques, risque de s'allonger considérablement car ce trajet s'effectue en louvoyant face au vent. Effectivement, au moment de contourner l'île d'Anticosti, la troupe bénéficie de vents de face légers à variables à assez forts à son extrémité est, ci-joint la carte qui montre la trace de la route exacte suivie par le voilier Océan. Donc, en conclusion, la distance parcourue approche les 1 000 milles nautiques et elle a été réalisée en 127 heures et 18 minutes à une vitesse moyenne de 7,9 noeuds.

En visitant www.georgesleblanc.com et en consultant les communications journalières qui suivent, vous obtenez davantage d'informations sur notre parcours.

Soyez assurés que nous avons l'intention d'abaisser considérablement cette marque avant la fin de la saison 2007 mais, entre-temps, la course est ouverte aux autres équipages, à leur tour de faire leur marque.

Suivent les communiqués émis par le voilier Océan sur le parcours entrepris pour établir un temps de référence pour le «DÉFI RIMOUSKI/ANTICOSTI/RIMOUSKI»

Le 24 juin 2007 en direct du Océan
Par: Georges Leblanc, skipper.

C'EST LE DÉPART!

Le 24 juin 2007 à 22h40, le skipper Georges et ses deux équipiers traversent la ligne de départ comprise entre le comité de course sur la jetée et la bouée verte H 11 à l'entrée du port de Rimouski. Ils tirent un bord vers le large, le vent est faible. Cependant, ils espèrent une météo favorable et visent à établir un temps de référence acceptable pour cette course contre la montre des Défis Georges Leblanc sur le grand parcours de 655 milles nautiques Rimouski/Anticosti/Rimouski. Tout un record à établir.

Après le départ, nous avons eu des vents de terre vraiment faibles la nuit passée, et depuis ce matin, les vents sud-ouest fluctuent entre 2 et 12 noeuds. La position de 14h00 le 25 juin se situe à la hauteur de Cap-à-la-Baleine, lat: 48° 59,55 N, long: 067° 16,65 W et, aux environs du souper les grues des Méchins devraient être par notre travers tribord.

Présentement, sous grand-voile et spinnaker, la vitesse atteinte est de 10 noeuds, la route est longue, encore 570 milles nautiques nous séparent de la ligne d'arrivée.

Le 26 juin 2007 en direct du Océan
Par: Georges Leblanc, skipper.

ANTICOSTI NOUS VOILÀ!

La côte gaspésienne compte de plus en plus d'éoliennes qui changent drôlement le paysage. Aujourd'hui elles tournent lentement tant le vent est faible ; il souffle si peu fort que nous progressons plus lentement que prévu. Le jour se lève, il est 04h00 et le soleil rougit le firmament. Nous voyons en fond de scène la silhouette d'Anticosti, l'île longue de près de 230 kilomètres.

Notre navigation nous mène tout près de l'endroit où le Fayette Brown s'échouait le 9 décembre 1964 et, sur un bord face au vent, nous apercevons le phare de la Pointe du sud-ouest avant de quitter le détroit d'Honguedo tout en atteignant le point le plus éloigné de notre parcours. Avant de remettre le cap sur Rimouski, il nous reste 80 milles nautiques à parcourir à condition qu'Éole nous donne un vent favorable qui ne nous obligera pas à louvoyer toute la nuit prochaine.

Je prépare le dîner, il n'y a pas de choix au menu, cela se doit d'être simple car cuisiner par 25 degrés de gîte représente toute une gymnastique bien que, depuis le temps, je maîtrise la technique. Donc, pour faire simple et bon, je prépare des sandwichs avec le délicieux jambon Le Gaspésien. Je suis victime de mon succès, Walter et Richard en redemande à quelques reprises.

Position du 26 juin à 12h00: lat: 49° 30,48 N, long: 063° 51,67 W.

Le 27 juin 2007 en direct du Océan
Par: Georges Leblanc, skipper.

S'ÉLOIGNER D'ANTICOSTI

La nuit passée a été laborieuse mais la progression ne nous satisfait pas pour autant. Nous avons eu tout un cocktail: du brouillard, de la pluie, des vents variables et faiblards, du froid et puis, ce matin, lorsque Richard débute son quart vers 4h30 en remplacement de Walter, le ciel devient bleu en un rien de temps et le vent se met à souffler du bon côté. Océan allonge la foulée et nous apercevons le phare de la Pointe Heath juste avant la Baie du Naufrage. Il est fort possible que ce phare n'existait pas le 11 octobre 1922 ou que son feu était éteint car, tout près, il y a l'épave du Mongbella.

Nous anticipons de forts vents du nord-ouest après le contournement de ce phare, là où nous entreprendrons notre retour. La prudence nous incite à réduire la voilure pendant qu'Éole est encore pacifique et fort heureusement car, dès que l'étrave pointe vers le détroit de Jacques-Cartier au nord de l'île, la météo s'affole et nous prenons un cap qui nous éloigne du dangereux littoral de cette île qualifié de cimetière marin. Il n'est pas question d'ajouter le nom de Océan aux nombreuses épaves répertoriées. Nous contemplons sa verdure et les embouchures de ses rivières à saumon à l'aide de lunettes d'approche. La mer est agitée et le vent souffle en force; l'accalmie devrait se faire sentir au cours de la nuit.

Position à 12h00: lat: 49° 16,38 N, long: 061° 27,24 W.

Le 28 juin 2007 en direct du Océan
Par: Georges Leblanc, skipper.

L'ACCUEIL AU NORD D'ANTICOSTI

Le vent et la mer changent sans cesse passant des calmes décevants à la mer casse-bateau avec le vent de face. Walter choque la drisse et j'aide Richard à descendre la voile avant, je suis au mât quand une trombe d'eau envahit le pont et me voilà trempé jusqu'aux os mais je dois absolument réussir à ferler la grand-voile sur la bôme avant d'aller me changer de vêtements.

Nous traversons le détroit de Jacques-Cartier et longeons la pointe de Natashquan, le berceau de notre poète Gilles Vigneault. Plus loin, nous apercevons les îles Mingan avec leurs rochers sculptés par la mer et puis, sur bâbord, un dernier regard sur Anticosti. Le vent monte encore et nous devons diminuer la superficie de la grand-voile. Ça nous occupe pas mal mais cela ne nous empêche pas d'avoir un oeil sur le souffle des baleines qui nous entourent. Notre objectif est d'atteindre Pointe-des-Monts avant que le vent d'ouest ne règne en roi et maître sur le fleuve.

Position de 12h00: lat: 50° 09,61 N, long: 063° 54,04 W.

Le 29 juin 2007 en direct du Océan
Par: Georges Leblanc, skipper.

LOUVOYER SANS CESSÉ

Ce matin très tôt, nous laissons la pointe ouest d'Anticosti par notre travers bâbord. Enfin! Cette île, nous en avons fait le tour et ça nous a fait plutôt plaisir, mais notre défi n'est pas terminé pour autant. Nous aurons beaucoup à faire aujourd'hui contre les vents d'ouest et de sud-ouest annoncés à 35 noeuds pour la mi-journée.

Naviguer face au vent jusqu'à Rimouski, ce n'est pas rigolo lorsque la mer se forme; il faut louvoyer sans cesse. Je ne compte plus les virements de bord. Toujours s'adapter et adapter notre voilier Océan aux conditions du temps très éprouvantes. La météo ne collabore vraiment pas pour cette course contre la montre, elle nous oblige à de trop nombreux virements de bord car à, toutes les 10 minutes, le vent change d'orientation. Par le fait même, il nous faut souvent modifier la voilure et prendre des ris dans la grand-voile car la force du vent varie sans cesse. Toutes ces conditions réunies ne favorisent pas notre progression. Entre toutes ces manoeuvres et corvées, l'un de nous trois tente, en alternance, d'aller se reposer ou de préparer un gueuleton pour l'équipe.

Finalement, la Pointe-des-Monts, l'endroit sur la côte nord où le fleuve rétrécit, nous n'avons réussi à la passer que vers les 18h00 aujourd'hui après une journée de labeur qu'on n'est pas près d'oublier.

Position de 18h00: lat: 49° 17,70 N, long: 067° 17,64 W.

Le 30 juin 2007 en direct du Océan
Par: Georges Leblanc, skipper.

RIMOUSKI LA LIGNE D'ARRIVÉE

Hier en soirée, nous naviguons toujours face au vent, face aux vagues et la nuit était glaciale, surtout que le vent soufflait toujours de l'ouest avec force. Dans nos esprits, le calcul se faisait et nous savions que la difficulté persisterait jusqu'à l'arrivée. Ce vent qui souffle contre notre progression depuis que nous sommes sur le retour, c'est vraiment pas de chance; nous n'avons pu bénéficier des bons vents que la météo annonçait à répétition depuis notre départ. Puis, nous avons subi tout au cours la descente vers l'est des vents légers et variables qui nous ont privé des surfs débridés et enivrants qui favorisent des records de vitesse pour une course contre la montre comme celle-ci.

Théoriquement, le parcours est de 655 milles nautiques, cependant, Océan a parcouru tout près de 1000 milles nautiques au moment de passer la bouée H-11 en face du port de Rimouski. Ce défi nous a démontré comment la météo du fleuve Saint-Laurent peut être imprévisible et capricieuse et comment il peut être intéressant de naviguer sur le défi Rimouski/Anticosti/Rimouski. Il est fort possible qu'une autre fois, nous établirons un record de vitesse mais, cette fois-ci, nous avons aiguisé notre patience du début jusqu'à la fin et nous avons dû composer avec la couleur du temps.

Nous traversons la ligne d'arrivée à 5h58 le 30 juin 2007. Bonne Chance à tous les équipages qui tenteront d'abaisser cette marque de référence que l'équipage du Océan vient d'officialiser en passant la ligne d'arrivée après 127 heures et 18 minutes de navigation passionnante et enivrante.

GRADEZ VOTRE BATEAU À FLOT

par Jean-Luc Lemieux

Selon le Seaworthy Magazine, le coût de réparation d'un bateau qui a coulé peut atteindre 40% de sa valeur réelle. Puis, en plus d'avoir à payer le déductible, un plaisancier est ordinairement privé de la jouissance de son embarcation pendant plusieurs mois, ce qui est catastrophique dans un pays comme le nôtre avec sa courte saison de navigation.

La meilleure façon de prévenir un désastre est de visiter fréquemment votre bateau. Certaines compagnies d'assurances et directions de marinas vous diront: «À tous les jours!» Si vous ne pouvez le faire, demandez à quelqu'un d'autre de le faire à votre place, le plus fréquemment possible, surtout si vous avez la mauvaise habitude de ne pas fermer vos prises d'eau ou que votre bateau embarque de l'eau pour diverses raisons.

Il faut rappeler que quatre naufrages sur cinq surviennent lorsque le bateau est au quai.

Plusieurs propriétaires d'embarcation ont une foi aveugle dans les pompes de cale. Selon

plusieurs spécialistes, une bonne pompe de cale peut cacher un problème jusqu'au jour où le courant électrique vient à manquer du fait que le cordon électrique de votre bateau a été débranché par inadvertance ou lors d'une panne électrique générale. De plus, plusieurs bateaux ont des capacités limitées en énergie pour différentes raisons. Maints propriétaires d'embarcation pensent que la puissance d'une batterie est constante tout au long de son existence ce qui n'est pas le cas. Théoriquement, une batterie perd une partie de sa puissance dès sa fabrication ou sa mise en service.

Enfin, certaines pompes de cale ne sont pas des chefs-d'oeuvre d'ingénierie. Il faut se rappeler que leur capacité est 3 à 5 fois moindre que celle indiquée sur le produit. En effet, toutes les pompes sont testées en fonction d'un pompage au niveau zéro, c'est-à-dire à l'horizontalité de sa sortie d'eau, ce qui n'est pas le cas dans la presque totalité des embarcations.

La prudence est de mise dans ce domaine. ●



**AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE
OCEANIC TANKERS AGENCY LIMITED**

Hagar l'Horrible



Journal Le Soleil

Les Gestions **AIIGA** INC.

SERGE CARBONNEAU, Président

1110, boul. de la Rive-Sud - Bureau 1
St-Romuald (Québec) G6W 5M6
Tél.: (418) 834-2222 - Fax: (418) 834-2243

AIIGA

Grues Québec Lévis INC.

— Propriétaire/Opérateur —

Gerry & Guylaine Valcourt

Téléphone :
(418) **872-1234**
Sans frais :
1 877 **873-1234**

grue@qc.aira.com

Boul. Hamel, Québec & de la Rive-Sud

4 à 7
du lundi au vendredi
Bar laitier
Vins et fromages,
repas chauds pour emporter

Réservations et commandes: **304-4000**

Ultramar

ASSURANCE MARITIME

Habitation, automobile et commerciale

Maintenant deux bureaux pour vous servir

Assurances
**LEMIEUX
LAPOINTE**

Assurances
**FORTIN
FRÉCHETTE**

Cabinet de services financiers

Cabinet de services financiers

4950, boul. de la Rive-Sud
bureau 202
Lévis (Québec)
G6V 4Z6

Téléphone : (418) 835-0939
Télécopieur : (418) 835-5810
info@lemieux-lapointe.com

186, rue Commerciale
Saint-Henri de Lévis
G0R 3E0

Téléphone : (418) 882-0801
Télécopieur : (418) 882-5325
info@fortin-fréchette.com



Claude Marcoux Ltée

THANATOLOGUE

Jean Garneau

2112, chemin du Sault, St-Romuald (Québec) G6W 2K6
cmarcoux@videotron.ca

TÉL. : (418) 839-8823 • TÉLÉC. : (418) 839-0016

BERGEDAC

BERGEDAC LTÉE
ENTREPRENEURS GÉNÉRAUX

Licence R.B.Q.: 1331-4208-57

Excavation • Terre • Sable • Gravier • Aqueduc & égout • Travaux de terrassement
Location de machineries lourdes • Marteau hydraulique • Enlèvement de la neige

CLÉMENT BERGERON
Tél. rés.: (418) 833-0991

5161, St-Georges
Lévis (Québec) G6V 4P3
Bur.: (418) 833-1282
Fax: (418) 833-7196

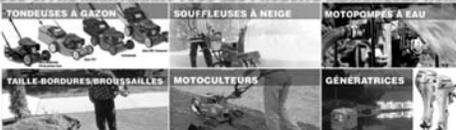
NOUVEAUTÉ

MOTO

Rive-Sud
Pintendre

HONDA
Produits
Mécaniques

VOUS OFFRE MAINTENANT TOUS LES PRODUITS MÉCANIQUES HONDA



www.motorivesud.com

628, route Kennedy, Pintendre • 837-7170

HONDA

MEILLEUR VENDEUR

MOTOS ET VTT HONDA
AU QUÉBEC (2006)

VOUS OFFRE MAINTENANT
TOUS LES PRODUITS MÉCANIQUES HONDA

GAZ AU FOND pour vous servir



TYMoteurs

1091, rue Commerciale St-Jean-Chrysostome, Qc G6Z 2E8

Tél.: 833-0500
Fax: 833-0511

tymoteur1@bellnet.ca

684, Route 281 Saint-Raphaël, Qc GOR 4C0

Tél.: 243-2292
Fax: 243-2123

tymoteur@globetrotter.net

www.tymoteurs.com



ski-doo
SEA-DOO

can-am

KTM

PGO
SCOOTERS

- Tondeuse
- Scie à chaîne
- Tracteur
- Vêtements

RÈGLES DE ROUTE DANS UNE MARINA, PETIT RAPPEL

par Pierre Dorval

En principe, on devrait tous être familiers avec les règles de route et les priorités lorsque l'on navigue sur nos plans d'eau, mais qu'en est-il de celles régissant le bassin de notre port d'attache comme tel.

Saviez-vous que c'est le bateau entrant dans une marina qui est prioritaire? C'est une simple question de logique, notamment sur le fleuve avec le jeu des marées et des courants. Vous conviendrez que c'est beaucoup plus difficile pour le bateau complétant son approche pour entrer dans la marina, qui plus est dans le fort du baissant, de manoeuvrer pour éviter une embarcation en mal de prendre le large qui surgirait subitement dans la passe d'un port. Lorsqu'on est à l'intérieur du bassin, c'est beaucoup plus facile, pour l'embarcation qui en voit une autre se pointer prête à entrer, de manoeuvrer afin d'éviter les risques d'abordage. Il suffit alors de réduire sa vitesse, de s'arrêter ou, voire même, de modifier sa route plutôt que de s'empresse de sortir avant que l'autre n'entre.

C'est pourtant une situation qu'on voit assez fréquemment, peut-être même trop souvent, notamment les jours de grande affluence. Ça semble peut-être moins évident en ce début de saison, mais attendez que le brise-lames soit de nouveau en place et vous comprendrez que l'espace de manoeuvre dans l'entrée du PNL est relativement restreint. À ce propos, l'an dernier, alors qu'on revenait d'une petite balade à la pointe de l'île et qu'on s'apprêtait à rentrer au PNL, on prend soin de bien vérifier qu'il n'y avait personne d'engager ou se préparant à s'engager dans la sortie de la marina quand, soudain, arrivant de nulle part, surgit en trombe un adepte inconnu de moto-marine qui s'amusait, ou plutôt, se contemplait à faire des «S» dans le corridor d'entrée jusqu'au moment où il s'est rendu compte de notre présence et qu'il a libéré la voie subito presto. Heureusement qu'il a levé la tête un instant pour regarder vers l'avant, car il ne nous restait plus beaucoup de marge de manoeuvre pour l'éviter. Autre preuve qu'on devrait toujours avoir son système d'avertissement sonore à portée de la main.

À l'intérieur même du bassin, c'est le gros bon sens qui doit également régir notre comportement sur l'eau, à commencer par le respect de la vitesse maximale de 3 noeuds, question de ne pas renverser l'apéro que s'apprête à prendre votre voisin. Par ailleurs, quitteriez-vous votre case de stationnement dans un centre commercial, ou encore un magasin entrepôt de type Costco, sans prendre le soin de regarder à l'arrière pour voir si l'auto derrière vous n'est pas en train de faire la même chose, ou encore, des côtés gauche et droit pour vous assurer que vous ne risquez pas de couper la route à quelqu'un? Il est vrai qu'on est toujours un peu anxieux, en arrivant à la marina, de pouvoir profiter au maximum de ce loisir et de cette passion qu'est la navigation de plaisance. Plus souvent qu'autrement, on est envahi par ce sentiment de liberté que nous procure notre embarcation, on prend soin de bien préparer le bateau, vérifier les niveaux d'huile, de carburant, etc., et une fois les vérifications d'usage effectuées, on s'empresse de larguer les amarres,

RÈGLES DE ROUTE DANS UNE MARINA (SUITE)

par Pierre Dorval

mais quelquefois on n'oublie de vérifier autour de nous si d'autres embarcations sont déjà engagées ou si elles s'apprêtent à le faire.

À date cette saison, j'ai eu connaissance de trois situations de cette nature. Heureusement, nos vitesses de déplacement, relativement lentes dans le bassin, font en sorte que les plaisanciers impliqués arrivent à manoeuvrer pour éviter les abordages, mais pourquoi prendre ce risque? D'autant plus que cette situation est facilement évitable en

ajoutant tout simplement à notre routine la vérification systématique des allées et venues avant de larguer les amarres. Il demeure qu'on est tous susceptibles de se retrouver ou de causer une telle situation dans notre vie de marin, et je ne considère pas faire exception à la règle.

L'important, c'est d'en tirer des leçons et de les retenir. Mais, comme on le dit, l'erreur est humaine et la réalité a tendance à nous rattraper, surtout en début de saison, alors que l'inactivité de la saison morte a tendance

à nous faire oublier les principes les plus simples.

Aussi, la prochaine fois que vous vous apprêtez à quitter un port, peu importe où qu'il soit, pensez à vérifier les mouvements des embarcations autour de vous et n'oubliez pas de céder le passage au navire entrant. Ce n'est pas seulement une question de respecter le règlement sur les abordages, c'est aussi une question de courtoisie. ●

De l'assurance en direct

PROGRAMME D'ASSURANCE
Global Nautik
1 877 320 • BATO
1 888 50GLOBAL

L'USSIER
CABINET D'ASSURANCES
et services financiers inc.
www.lussierassurance.com

En partenariat avec
L'UNION CANADIENNE
COMPAGNIE D'ASSURANCES
Membre du groupe de sociétés Co-operators

Voici notre gamme de produits connexes

PROGRAMME D'ASSURANCE **Global Auto**
PROGRAMME D'ASSURANCE **Global Moto**
PROGRAMME D'ASSURANCE **Global VR**
PROGRAMME D'ASSURANCE **Global Nordik**
PROGRAMME D'ASSURANCE **Global VTT**
PROGRAMME D'ASSURANCE **Global Maison**

Obtenez des économies substantielles en souscrivant à plusieurs programmes.



« L'avenir se planifie maintenant »

Un des cabinets les plus importants en province !

- Plus de 25 assureurs disponibles
- Plus de 200 représentants à la grandeur su Québec



Nicolas Roy, Gilles Landry propriétaires

- Assurance VIE
- Assurance SALAIRE
- ACCIDENT / MALADIE
- Assurance COLLECTIVE
- Assurance HYPOTHÈQUE
- MALADIE GRAVES
- Assurance VOYAGE
- PLACEMENTS

Siège social : 784 route du président Kennedy, suite 210, Pintendre (Québec) G6C 1E2, Téléphone : **(418) 835-0444**

- Succursales :**
- St-Georges : 1-877-248-2004
 - Victoriaville : 1-819-752-2115
 - Montréal : 1-866-489-0004

CERTIFIÉ
3M

LETRAGE
SIGNATURE

Bande décorative pour bateau

608, Président-Kennedy
Pintendre (Québec) G6C 1K1

Tél. : (418) 837-6300
Télééc. : (418) 837-7705
info@letragesignature.com



Desjardins
Caisse populaire
de Lévis

PARTENAIRE DE NOTRE MILIEU



**LES TOITURES
CLAUDE MORIN INC.
FERBLANTIER-COUVREUR**

Couvertures de tous genres.

415, Rte 275, Ste-Marguerite
Dorchester (Québec) G0S 2X0
Bur. : 418. 935.3764
Fax: 418. 935.3604

Michel Dallaire
Rés. Tél./Fax: 418.833.8647
Denis Boulay
Rés. Tél./ Fax: 418.888.4291

Jean-Maurice
Deslauriers
COURTIER IMMOBILIER AGRÉÉ

Tél. : (418) 839-5871

519, Genest, Saint-Romuald G6W 2X5
Sans frais : 1 866 839-5871 Téléc. : 573-3143
Courriel : info@jmd.ca

www.jmd.ca

ACAIQ # A2904 • CIQ # 2437 • CIGM # 79312



merrill allard inc. Produits pétroliers

À votre service
depuis 1964

Florent Allard



2309, avenue de la Rotonde
Charmy (Québec) G6X 2M2
Téléphone : **(418) 832-6104**
Cellulaire : **(418) 808-9756**
Télécopieur : (418) 832-1457
www.merrillallard.com
florent@merrillallard.com

Poly-fibre Inc.
Entretien et réparation
de bateaux

Gilles Blanchet
561-6066

Mécanique
polyfibre@hotmail.com

COMPÉTITION RÉGIONALE 2007 - CHAUDIÈRE-APPALACHES

par Marc Royer

C'est le samedi 7 juillet, au Grand Lac St-François dans la région de Thetford Mines, que se déroulaient les qualifications régionales de Voile pour la région Chaudière-Appalaches, en vue de sélectionner les délégués de cette discipline pour la Grande Finale des Jeux du Québec 2007, dont la 43^e édition se tiendra à Sept-Îles du 3 août au 11 août 2007.

Quatre athlètes de notre région se sont qualifiés et iront nous représenter à Sept-Îles. Trois en classe «Optimist» et un en classe «Byte».

Parmi ceux-ci, on retrouve trois jeunes qui côtoient le Parc Nautique régulièrement: Marc-Antoine Mercier, sa sœur Catherine Mercier ainsi que François Poirier.



Marc-Antoine Mercier sur «Byte».

Pour se qualifier, chacun devait faire trois courses en flotte, dont la compilation

finale déterminerait le classement. Les courses sur le Grand Lac St-François ne furent pas de tout repos, compte tenu que le temps devenait de moins en moins favorable au fur et à mesure que la journée passait.

Dans la classe «Optimist», François Poirier a gagné chacune de ses courses et a obtenu la médaille d'or.



François Poirier sur «Optimist».

La seconde place est allée à Jacky Faucher et la troisième place a été enlevée par Catherine Mercier. Dans la classe «Byte» le dériveur solitaire Marc-Antoine Mercier a décroché la première position.



Podium en classe «Optimist».

Dans environ quatre semaines ces jeunes quitteront l'Aquaréna de Charny pour se rendre à Sept-Îles et se mesurer à d'autres jeunes issus des différentes régions du Québec. Les compétitions se dérouleront dans la Baie de Sept-Îles du 8 au 11 août et se termineront par la remise des médailles que nous leur souhaitons de tout cœur.

À suivre sur :

www.jeuxduquebec.com



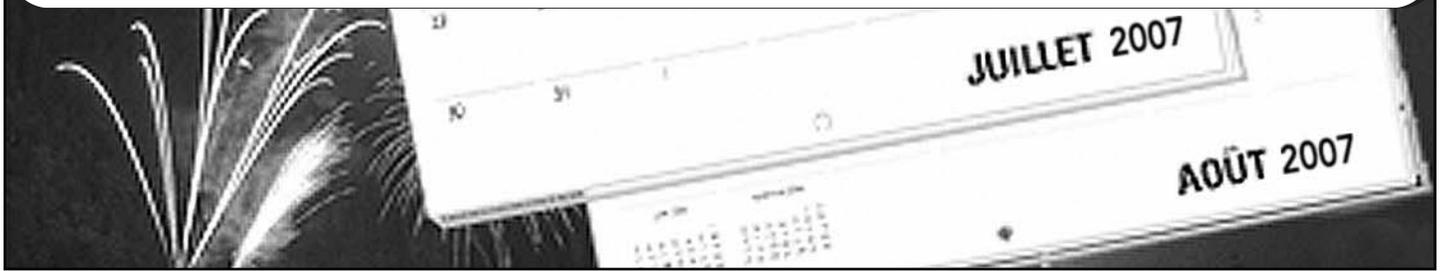
Un énorme coup de chapeau également à François Grégoire qui s'occupe bénévolement de l'organisation des compétitions régionales et qui a su appuyer la participation de François, Catherine et Marc-Antoine.



François Grégoire remettant la médaille d'or à Marc-Antoine.

LES GRANDS FEUX LOTO-QUÉBEC 2007 (13^E ÉDITION)

Tiré d'un document produit par l'Administration Portuaire de Québec



La 13^e édition des Grands Feux Loto-Québec se déroulera du 21 juillet au 8 août 2007. La programmation dévoilée par les promoteurs de l'événement laisse présager une compétition à la hauteur de sa renommée internationale. En effet, cinq équipes de très haut calibre mettront tout leur talent à l'épreuve au Parc de la Chute-Montmorency dans le but de remporter le prix Solstice Loto-Québec 2007.

Comme le veut la tradition, les vainqueurs de l'an dernier auront le plaisir d'ouvrir l'événement. Ainsi c'est à l'Espagne que reviendra cet honneur le 21 juillet. Suivront par la suite des toutes nouvelles équipes qui en seront à leur première participation aux Grands Feux Loto-Québec, soit : l'Argentine le 25 juillet, la Chine le 28 juillet, le Canada le 1^{er} août et le Portugal le 4 août. La Grande Finale Loto-Québec se tiendra le 8 août.

Les feux d'artifices débuteront à 21h30.

Le tableau qui suit vous donne la hauteur et l'heure des marées à Québec corrigées en HAE, soit une heure de plus que le HNE.

Pays	Date	Marée	
Espagne	21 juillet (samedi)	18h41	B : 0,7 m
		00h21	H : 4,2 m
Argentine	25 juillet (mercredi)	15h59	H : 3,2 m
		22h22	B : 1,0 m
Chine	28 juillet (samedi)	18h31	H : 3,8 m
		01h13	B : 0,7 m
Canada	1 août (mercredi)	16h06	B : 0,1 m
		21h08	H : 4,9 m
Portugal	4 août (samedi)	18h04	B : 0,2 m
		23h18	H : 5,0 m
Grande Finale	8 août (mercredi)	15h06	H : 3,4 m
		21h59	B : 0,8 m

Sécurité

Aucun navire ne doit s'ancrer sous le pont de l'île d'Orléans afin d'assurer la sécurité des passagers.

L'administration portuaire de Québec rappelle aux plaisanciers l'importance de naviguer à une vitesse sécuritaire compte tenu du grand nombre de bateaux de toutes dimensions dans le secteur.