



L'écoutille

Septembre 2011 - Volume 18 No.4

Parc Nautique Lévy



Un milieu de choix



Parc Nautique Lévy (1984) inc.



IRENE s'est pointée chez nous avec son caractère râleur en tentant, par tous les moyens qu'elle connaît, de ravager nos installations... mais elle ne savait pas à qui elle avait affaire...

Ne craignant nullement d'affronter l'humeur fracassante de dame nature, les irréductibles membres de PNL se sont unis pour braver l'ennemie qui, malgré ses efforts, n'a pu laisser qu'une petite trace de son passage...

On ne peut que s'incliner devant la solidarité et conclure que même dame nature ne peut venir à bout de la force de l'union... et puis, constater que nos installations sont pas mal plus résistantes qu'on ne se l'imaginait!!

Photo de la page couverture : Mme Stéphanie-Anne Cotnoir, préposée de PNL

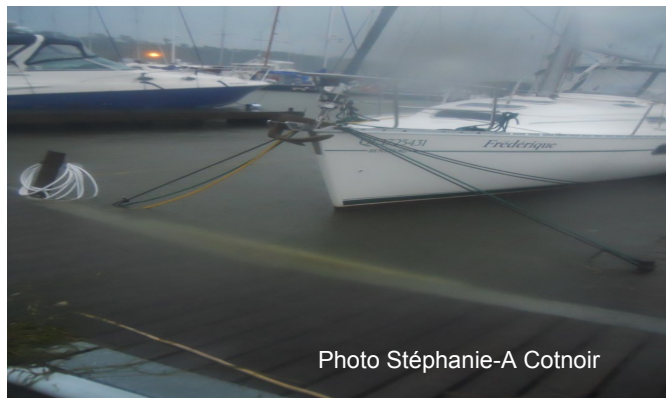


Photo Stéphanie-A Cotnoir

Administrateurs

COMMODORE

M. Georges Leblanc

VICE-COMMODERE ET DIRECTEUR DES TRAVAUX

M. Mario Côté

SECRÉTAIRE

M. Jacques Demers

TRÉSORIER

M. André Langevin

DIR. DES RELATIONS SOCIALES

Mme Michelle Cantin

DIRECTEUR ADJOINT DES TRAVAUX

M. Alain Leduc

DIRECTEUR DU PERSONNEL

M. Daniel Ouimet

REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS

M. Simon Thériage

L'Écouteille est publié

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

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

Maintenez à jour votre adresse courriel auprès du secrétariat

Personnel régulier 2011

SECRÉTARIAT

Mme Ginette Dutil
Mme France Côté

PRÉPOSÉ AUX PROGRAMMES SPÉCIAUX ET COMMISSIONNAIRE

M. Guy Beauchemin

RESPONSABLES DES OPERATIONS TERRESTRES ET MARITIMES

M. Régnald Lagacé
M. Serge Michaud
M. Jean-Noël Parent

PRÉPOSÉS - services aux membres

Mme Stéphanie Cotnoir
M. Jérémie Guay
M. Pascal Labrecque
M. Vincent Thibault

GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina
M. Pascal Labrecque,

PRÉPOSÉES - entretien

Mme Émy-Clara Guay
Mme Marie-Pier Thibault
Mme Jessica Lavertu

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Mario côté

RESPONSABLE TECHNIQUE

France Côté

COLLABORATEURS

Jacques Demers
Pierre Dorval
Georges Leblanc
Jean-Luc Lemieux

RECRUTEMENT ET PUBLICITÉ

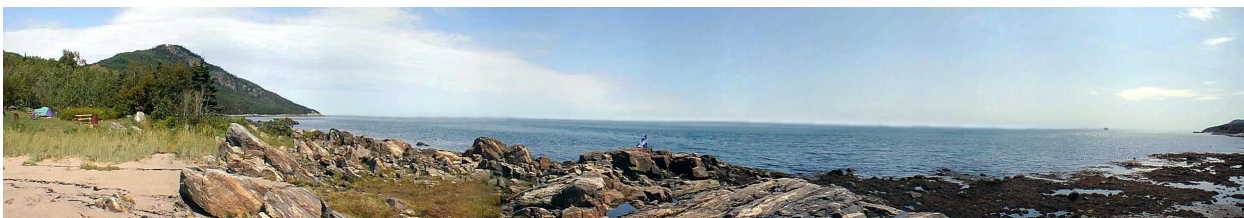
France Côté

La publication de l'Écouteille 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.

LE MOT DU COMMODORE

par Georges Leblanc



En ce dimanche du 28 août 2011, les avis de vents de tempête et d'ouragan se succédaient les uns après les autres sur les ondes de la télévision, de la radio et surtout sur les voies de la VHF par le biais des Avis aux navigateurs (NOTMAR).

De telles prévisions météorologiques sonnent immédiatement le branle-bas de combat chez tout plaisancier d'expérience qui a à coeur la sauvegarde de sa vie lorsqu'il est en mer ou de son bateau lorsqu'il est au port. Il va de soit que des conditions météo semblables préoccupent tout autant la direction et le personnel de Parc Nautique Lévis qui sans alarmer outre-mesure l'ensemble des utilisateurs de la marina a comme priorité et responsabilité la sécurité de ses membres et des 248 embarcations qui y sont amarrées. Pour se préparer à de telles éventualités, au cours des années, d'importants investissements sont consentis et aucun effort n'est ménagé de la part du personnel.

La tension et l'inquiétude est palpable ; ce qui est annoncé n'a rien de très rassurant. Dès le début de la journée, certains de nos membres, conformément à la règle qui veut que chacun est responsable de son bateau, s'amènèrent en trombe pour sécuriser leur embarcation tandis qu'un certain nombre de bateaux de la Marina de la Chaudière cherchèrent refuge chez-nous. Certains, ne pouvant être présents sur les lieux, prièrent leur voisin de jeter un coup d'œil sur leur embarcation tandis que d'autres s'en remirent aux divinités de l'Éole.

Devant le péril, des braves se regroupèrent pour sécuriser les biens

des membres. Malgré la pluie, les vents, les vagues, des dizaines, hommes et femmes, unirent leurs forces, travaillèrent, malgré certains dangers, jusqu'à tard dans la nuit pour faire en sorte que les installations tiennent. Leurs efforts furent récompensés. Aucun bris majeur.

De toute évidence, ce qui devait et pouvait être fait a été fait. Les actions accomplies ont contribué à sécuriser nos esprits et nos installations. La direction du Parc Nautique Lévy est tout aussi fière de la solidarité et du dévouement dont ont fait preuve plusieurs de ses membres que de la solidité de ses installations. Car ces conditions de grande tempête nous ont permis d'observer la réaction positive de nos gens ainsi que la résistance de nos installations que nous continuons sans cesse à améliorer. Chose certaine, c'est lorsque la mer se déchaîne que l'on apprend à mieux diriger.

Mesdames et messieurs, chapeau bas pour ce bel élan de solidarité. La communauté de la marina vous dit :

MILLE FOIS, MERCI !



- Des changements se sont imposés au niveau du personnel responsable des activités terrestres et portuaires; M. Régnald Lagacé agit maintenant à titre de maître de port, M. Serge Michaud et M. Jean- Noël Parent l'assistent dans l'exécution de ses fonctions.

- L'installation du système de carte magnétique qui remplacera l'usage des clés est en cours. Elle devrait être complétée d'ici quelques semaines, pour être ensuite programmée et vérifiée. Ce qui fait que dès avril prochain, tous les membres pourront échanger leurs clés Medeco contre des cartes magnétisées.

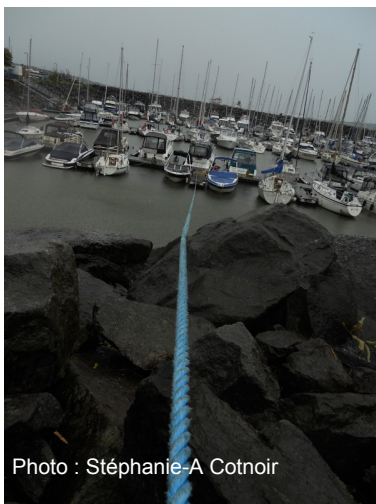


Photo : Stéphanie-A Cotnoir

- Des blocs d'ancrages et de nouvelles chaînes ont été installés sur les rangées des pontons C et D, ce qui a sûrement aidé nos installations à résister aux forts vents de tempêtes du 28 août...

- Dès le début octobre des centaines de blocs de styrofoam vont être insérés dans les caissons de flottaison cylindriques des pontons principaux afin de les rendre insubmersibles et pour ce faire des outillages sont présentement en construction.

- Encore cette année 20 dents de peignes en acier seront commandées et installées lors de la remise en place des installations portuaires,



Photo : Stéphanie-A Cotnoir

- La rénovation des installations électriques des pontons C et D débutera dès la fin octobre.

--- Nous déplorons le fait que certains membres utilisateurs du salon des membres se comportent de manière irresponsable en laissant les lieux dans un état de malpropreté générale. Pour cette raison nous croyons nécessaire de rappeler que tout membre qui utilise un espace du salon des membres doit se comporter de manière responsable, faire preuve de sociabilité et respecter les règles suivantes :

Le bruit ne doit pas nuire aux plaisanciers ainsi qu'aux utilisateurs des services du restaurant et doit être réduit à son minimum après 22h.

Toute personne membre de la corporation a droit à l'utilisation de la terrasse et du salon des membres; la cohabitation doit être faite dans le respect des activités de chacun.

Les lieux doivent être nettoyés après utilisation; rien ne doit être laissé sur les tables, comptoirs, etc...

Si utilisation de vaisselle, elle doit avoir été nettoyée et rangée avant le départ.

Le cas échéant, les frais de nettoyage seront assumés par le(s) membre(s) pris en défaut.



AMQ

L'Agence QMI rapportait dernièrement les paroles du Président de l'Association maritime du Québec, Yves Paquette, à l'occasion du Salon du bateau à flot, à savoir que « malgré les menaces d'une seconde récession et de nombreuses inondations qui ont affecté plusieurs régions du Québec en début de saison, l'industrie nautique garde la tête hors de l'eau ».

En effet, dans la Belle Province, l'industrie nautique totalise des activités de l'ordre de 5,6 milliards \$.

L'Océan Phénix au Salon à flot de Montréal.

Les amateurs ont profité du Salon du bateau à flot de Montréal pour rencontrer le skipper Georges Leblanc et examiner de plus près son voilier de course l'Océan Phénix.

Électrification des embarcations

La compagnie LTS marine a profité du salon à flot de Montréal pour présenter au grand public le seul bateau mu à l'énergie électrique spécialisé pour la pratique du ski nautique.

Le moteur provient de TM4 Systèmes électrodynamiques, le partenaire d'Hydro-Québec spécialisé dans la conception et la production de chaînes de traction électrique destinées aux industries de l'automobile et du transport avancé.

La vente au grand public est prévue pour le printemps 2013

Mercury Marine

La compagnie Mercury Marine a lancé sur le marché une nouvelle hélice à quatre palmes, connue sous l'appellation de Spitfire, qui permet d'augmenter de 25% l'énergie de traction d'une embarcation. Cette nouvelle pièce d'équipement convient aux moteurs de 25 à 125 HP.

Cours de Navigation de plaisance des CPS-ECP

Début du cours 11 octobre 2011.

Durée : 16 semaines.

Information : J-L Lemieux

Tél : 418-833-5620



ÉQUIPEMENTS NAUTIQUES
COMMUNICATIONS TERRESTRE
SURVEILLANCE NUMÉRIQUE
ÉNERGIE SOLAIRE

Le NaviClub

TÉL: 418-835-9279
FAX: 418-835-6681

4725, boul. de la Rive-Sud
LÉVIS (QUÉBEC) G6W 1H5

1-888-NAVICLUB
WWW.NAVICLUB.COM
NAVICLUB@NAVICLUB.COM

PÉTITION

À l'honorable Ministre des Pêches et des Océans du Canada

Une pétition à l'égard du Gouvernement du Canada circule afin de demander au ministre des Pêches et des Océans du Canada de revoir sa décision de fermer le Centre de sauvetage maritime de Québec (MRSC QUÉBEC) et de conserver dans son intégralité, la coordination des opérations de sauvetage maritime à partir de la Base de la Garde côtière canadienne de la ville de Québec.

Le préambule de cette pétition se lit comme suit :

Nous, soussignés, résidents de la province de Québec, navigateurs, plaisanciers, pêcheurs et autres intéressés par la sauvegarde de la vie humaine en mer;

Désirons porter à l'attention du ministre des Pêches et des Océans du Canada; que

Suite à son discours du Budget 2011, le gouvernement du Canada et son ministre des Pêches et Océans ont annoncé leur intention de fermer le Centre de sauvetage maritime de Québec, exploité par la Garde côtière canadienne et de déplacer vers Halifax, Nouvelle-Écosse et Trenton, Ontario, la coordination des opérations de sauvetage en mer pour le fleuve et le golfe Saint-Laurent;

Considérant que ce centre est le seul centre d'urgence spécialisé dans la coordination et le contrôle des opérations de sauvetage en mer au Québec....

Considérant que la raison d'être de ce centre est d'initier, coordonner et contrôler toute opération de recherche et/ou sauvetage pour les marins...

Considérant que les coordonnateurs de sauvetage maritime de Québec reçoivent et coordonnent les appels de détresse et demandes d'assistance...

Considérant que le Centre de sauvetage maritime de Québec couvre actuellement une superficie totale de 148 200 km² et comporte un littoral de 4 600 km...

Considérant l'importance d'avoir un centre de sauvetage maritime au Québec...

Considérant que les coordonnateurs de sauvetage maritime de Québec par leur implication saisonnière dans le programme de déglacement et de contrôle des inondations...assurent le déplacement efficace des navires...

Considérant que ce centre de sauvetage maritime est le seul qui soit officiellement bilingue...

Considérant que le Centre de sauvetage maritime de Québec a été mis en fonction en 1977 suite à de nombreuses lacunes décriées ...

Considérant que les résidents de la Province de Québec n'auront plus cette qualité de service...

Considérant que le public qui vit une urgence sur l'eau, ou qui souhaite signaler une situation d'urgence est en droit de s'exprimer en français...

Considérant que ce sont plus de 1 400 incidents qui sont signalés chaque année...

VOIR TEXTE INTÉGRAL AU SECRÉTARIAT OU À LA GUÉRITE.

La circulation de cette pétition est orchestrée par l'Association des Sauvaginiers de la grande région de Québec.

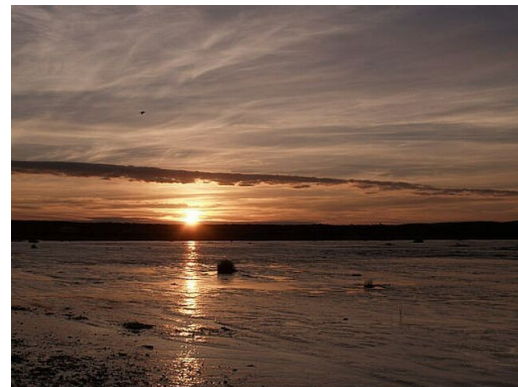
Un formulaire de signature se retrouve au secrétariat ainsi qu'à la guérite pour toute personne qui désire appuyer cette démarche.

LA VILLE DE LÉVIS
EST FIÈRE
DE S'ASSOCIER
AU SUCCÈS
DU

PARC NAUTIQUE
DE LÉVIS



Un de nos membres, à l'esprit sage, a déposé sur notre table ces quelques adages que nous partageons avec vous :



La vie est comme un miroir. Quand tu lui souris, elle te renvoie ton image. Louis Nucera

Quand on est en harmonie avec soi, on l'est aussi avec les autres. Alexandre Lucas

Quand nous voyons la cause d'un problème, nous en voyons aussi la solution. Guy Finley

La chance est le résultat d'une suite d'actions et d'attitudes positives. Proverbe chinois.

L'homme échoue dans sa quête d'un idéal de vie simple et de pensée supérieure dès qu'il cherche à multiplier ses désirs quotidiens. Le bonheur de l'homme réside dans la satisfaction. Gandhi

A campaign card for Steven Blaney, featuring a portrait of him and the text "Steven Blaney Député fédéral de Lévis-Bellechasse".

115, route Kennedy Lévis G6V 6C8
830.0500 • 1 877 630.0500
www.stevenblaney.ca

CO₂ Une organisation carbone zéro *

HIVERNAGE D'UNE EMBARCATION

par Serge Michaud/ mécanicien de marine

Malheureusement, la saison du nautisme a une durée limitée. Il faut alors prendre les précautions nécessaires pour protéger votre embarcation. L'hivernage d'un bateau peut vous épargner bien des peines plus tard. En effet, le temps et l'énergie que vous y consacrez se répercuteront sur le rendement de votre bateau (ou sur son manque de rendement) en plus de vous faire gagner du temps et de vous éviter des efforts et des dépenses, une fois le printemps revenu.

Le meilleur endroit pour remiser votre bateau pendant l'hiver, c'est hors de l'eau à l'abri, dans un hangar. Cette option n'est pas la plus abordable par contre. Si vous ne pouvez retenir cette solution, vous devriez peut-être envisager d'emballer votre bateau d'un film thermorétractable. Cette solution est elle aussi un peu coûteuse, mais elle offre une très bonne protection contre les intempéries. À défaut de retenir l'une ou l'autre de ces solutions, assurez-vous de protéger votre bateau à l'aide d'une bâche suffisamment résistante.

Avant de commencer à préparer votre bateau pour l'hiver, dressez une liste de vérification de toutes les tâches à effectuer. Vérifiez le manuel du propriétaire de votre bateau et de votre moteur afin de connaître les

recommandations du fabricant à cet égard. Les lignes qui suivent vous donneront un aperçu des principaux aspects du travail à considérer.

Moteur(s) inboard (essence ou diesel)

Faites tourner le moteur pour le réchauffer et vidanger l'huile pendant qu'elle est chaude. Les impuretés seront ainsi plus facilement évacuées avec l'huile. Changez le filtre à huile et remplir avec huile propre. Rincez le moteur à l'eau douce. Faites circuler de l'antigel dans le moteur en plaçant le bout du boyau d'alimentation de la pompe à eau dans un seau d'antigel. Démarrez le moteur et laissez-le tourner pour faire circuler l'antigel jusqu'à ce que l'antigel commence à sortir par l'échappement. L'application de cette méthode variera légèrement selon que le système de refroidissement est directe ou indirecte. Avant de refermer le compartiment moteur, changez l'huile de la transmission. Détendre les courroies d'alternateur et pompes, cela augmentera leur durée de vie et réduira l'effort sur les coussinets d'alternateur et moteur. Enlevez les bougies ou les injecteurs et vaporisez de l'huile à *brumiser* dans chacun des cylindres. Essayez le moteur avec un chiffon sur lequel vous aurez vaporisé un peu d'huile à *brumiser* ou de WD-40.



Carburant

Remplissez chaque réservoir de carburant afin d'empêcher une accumulation de condensation au cours de l'hiver. Ajoutez un conditionneur d'essence ou de diesel selon le cas, en suivant les instructions qui accompagnent le produit. Remplacez tout filtre à carburant et purger le séparateur d'eau.

Système d'alimentation en eau douce

Purgez entièrement le réservoir d'eau douce et le chauffe-eau. Isolez le chauffe-eau en débranchant les tuyaux d'admission et d'évacuation puis en les reliant entre elles. Faites circuler de l'antigel à plomberie

dans toutes les canalisations puis ouvrez tous les robinets, y compris celui de la douche et de toute installation pouvant être lessivée de la sorte, jusqu'à ce que l'antigel commence à sortir. Mettez également de l'antigel à plomberie dans le chauffe-eau.

Toilette

Faites vider le réservoir septique dans une installation prévue à cette fin. Pendant le processus, versez de l'eau douce dans la toilette et tirez la chasse plusieurs fois. Versez à nouveau de l'eau douce dans la toilette et videz la toilette par pompage. Ajoutez de l'antigel à plomberie et faites-le circuler dans les boyaux, le réservoir, le macérateur et le boyau de vidange. Prenez soin de consulter d'abord votre manuel du propriétaire afin de vous assurer qu'un antigel à base d'alcool n'endommagera pas votre système.

Remisage hors de l'eau

Lavez la coque au jet d'eau sous pression, enlevez les bernacles qui pourraient être fixées aux hélices, arbres d'hélice, aux safrans, tubes d'étambot et aux volets de réglage de l'assiette. Nettoyez les passe-coques et les crépines. Ouvrez les vannes pour permettre à toute l'eau de s'écouler. Vérifiez la présence de cloques sur la coque; au besoin, ouvrez la cloque afin que le liquide s'échappe et qu'elle s'assèche durant l'hiver. Pendant que vous y êtes, pourquoi ne pas donner une bonne couche de cire sur la coque?



Les Batteries

Les batteries devraient être chargées à bloc, le filage débrancher de chacune de celle-ci et une graisse diélectrique appliquer sur toutes les bornes. Il est préférable de remiser les batteries au froid pleinement chargées donc pourquoi pas les laisser à leurs emplacements...

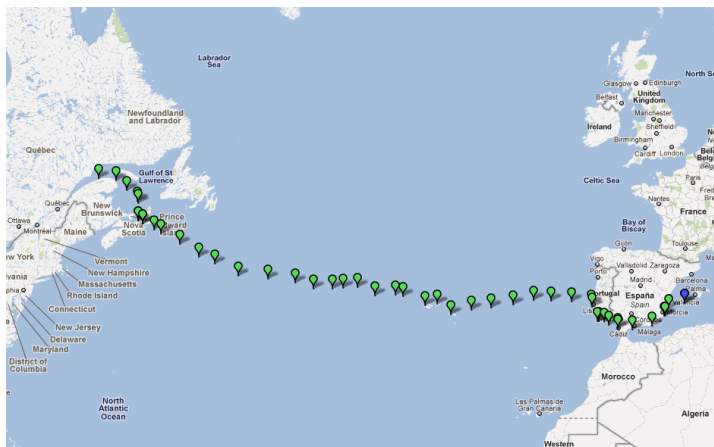
En tenant compte de ces suggestions, vous devriez être prêt à affronter l'hiver. Prenez soin, cependant, de consulter le manuel du propriétaire de votre embarcation pour connaître les recommandations du fabricant en ce qui concerne l'hivernage et les différents systèmes de votre bateau. Si vous n'avez jamais préparé une embarcation pour l'hiver et que vous ne pouvez pas compter sur l'aide d'un ami expérimenté, demandez à un professionnel de s'en charger.



Mélo die II en Méditerranée

par Pierre Dorval

Dans l'Écouteille de juillet dernier, je vous informais que nos navigateurs Lucie et Robert, sur leur Bénéteau first 34, avaient atteint les Açores en date du 10 juillet. Depuis ils ont parcouru plusieurs miles nautiques pour atteindre la côte Européenne et commencer leur périple en Méditerranée.



Donc de Lajes das Flores aux Açores le 10 juillet dernier, ils ont par la suite atteint Horta en 24 heures en parcourant 130 mn à voile. Ils sont demeurés une semaine à Horta avant de quitter pour Angra Do Heroismo sur l'île de Tiercera. Après 4 jours de visite, ils entreprennent une traversée à voile vers l'île de São Miguel, plus précisément à Ponta Delgada. On est le 28 juillet.

Le 1^{er} août, c'est le grand départ pour Cascais au Portugal qu'ils rejoindront le 7. Les conditions météo auront été bonnes et le trajet aura été réalisé en partie à la voile, tantôt sous spi, et en partie au moteur lorsque le vent s'essouffle.

Du 7 au 20 août, ils contournent la pointe sud du Portugal en passant par Lagos, Portimão et Faro qu'ils décrivent comme le pays des cigognes.

Le 20 août, ils quittent le Portugal en direction de Cadix en Espagne où ils prendront quelques jours pour visiter la ville et les alentours.

Leur prochaine destination est Carthagena. Le départ s'effectue le 24 août et le 25 ils s'engagent dans le détroit de Gibraltar, où un spectacle de dauphins les attendait. Ce passage leur permet de passer de l'océan Atlantique à la Méditerranée. Après trois jours de navigation, Carthagena est en vue, l'escale prévue est atteinte.

Deux jours plus tard, ils reprennent la mer, en route pour l'Île de Formentera. Arrivé le 2 septembre, ils ancrent à Savina pour quelques jours...



merrill Produits pétroliers
allard inc.

Esso L'Impériale À votre service depuis 1964

Mobil

2309, avenue de la Rotonde
Charny (Québec) G6X 2M2

Téléphone: **(418) 832-6104**
Télécopieur: (418) 832-1457

www.merriallard.com
info@merriallard.com

J'ai appris le 10 septembre que suite à leur arrivée à Formentera un incident est survenu. Pour éviter toute déformation de l'information (qui n'a pas expérimenté le jeu du téléphone arabe), j'ai préféré vous rapporter textuellement les courriels que Lucie et Robert ont envoyés à Nicole du blog du réseau du capitaine.

MÉLODIE II - Robert et Lucie - ÉCHOUAGE ET DOMMAGES MAJEURS

Nous tenons d'abord à vous rassurer, nous allons bien malgré tout, nous sommes présentement aux Baléares sur l'Île de Formentera, mais un accident est survenu.

Vendredi 2 septembre en fin après-midi, alors que nous visitons l'Île de Formentera à vélo, un coup de vent non prévu est survenu, l'ancre de Mérodie s'est décrochée et Mérodie s'est échouée sur des rochers. A notre arrivée au bateau, il n'y avait pas de voies d'eau, une compagnie s'est offerte pour déloger le bateau de sa fâcheuse position. La manœuvre était compliquée à cause du vent et des vagues et durant les essais pour déloger le bateau, la quille a arraché, le bateau s'est couché sur le côté et s'est rempli d'eau.

Nous tentons de rejoindre les assurances, ce qui sera fait probablement lundi matin (5 septembre), mais nous considérons le bateau perte totale. Nous avons récupéré quelques effets personnels (linges, passeports, cartes de crédit). Nous avons récupéré un ordinateur mais nous n'avons aucun moyen de le recharger ici. Nous avons aussi perdu vos coordonnées telles que numéro de téléphone.

Nous logeons à l'hôtel Bahia à Formentera

Nous attendons le contact avec l'assurance pour la suite des choses.

Ne vous inquiétez pas pour nous, nous sommes en bonne santé et gardons le moral malgré la perte de Mérodie

Lucie et Robert

Publié par Nycole - VE2KOU à l'adresse [dimanche, septembre 04, 2011](#)

Tout d'abord merci pour vos mots d'encouragement. Finalement, nous avons pu contacter les assurances et les démarches sont faites pour la sortie de l'eau du bateau cette semaine. Une première évaluation nous confirme que c'est une perte totale.

Nous avons récupéré un certain nombre de biens (zodiac, moteur, radeau de survie, combinaison de survie, vêtements) et nous regardons la possibilité d'expédier ces biens au Québec par cargo.

Nous faisons un appel à tous, au cas vous auriez de l'information ou des contacts qui pourraient nous indiquer la meilleure façon et la plus économique d'expédier de Formentera aux Baléares jusqu'à Québec.

Nous continuerons de vous informer de nos projets futurs.

Merci à tous

Lucie et Robert

Publié par Nycole - VE2KOU, [mardi, septembre 06, 2011](#)

Au nom de tous les membres de Parc Nautique Lévy, nous leur souhaitons bon courage et nous sommes avec eux en pensées.



Excavation

LICENCE R.B.O. : 1331-4208-57

Bergedac

Entrepreneurs Généraux



- Excavation
- Terre
- Sable
- Gravier
- Déneigement
- Travaux de terrassement
- Location de machineries lourdes
- Concassage

Jonathan Bergeron
Chargé de projets / estimateur
Cell : 418 570-9500
5161, St-Georges
Lévis (Québec) G6V 4P3
Tél. : 418 833-1282 Téléc. : 418 833-7196
bergedac@qc.aira.com www.excavationbergedac.com

Un service soigné...un travail de qualité

Une équipe professionnelle



DEMEMAGEMENT
(418) 833-8366
(418) 655-0885
LOCAL & LONGUE DISTANCE

Depuis 1987, nous vous offrons des services de déménagement 7 jours. Équipements et assurances complets. Estimation gratuite.

Québec Local et longue distance.
Bur.: (418) 833-8366
(418) 655-0885

André Boivin, propriétaire



DEPUIS 1960

MARCEL LEBLANC & FILS INC.

Entrepreneurs en plomberie et chauffage
Industriel, Commercial et Résidentiel

1400, Des Riveurs
Lévis, Québec, G6V 0A8

Tél.: 418-837-7969
Fax: 418-837-7243
marcel-leblanc@bellnet.ca



CMMTQ
Corporation des maîtres mécaniciens en tuyauterie du Québec

PASSAGE D'UNE PERTURBATION

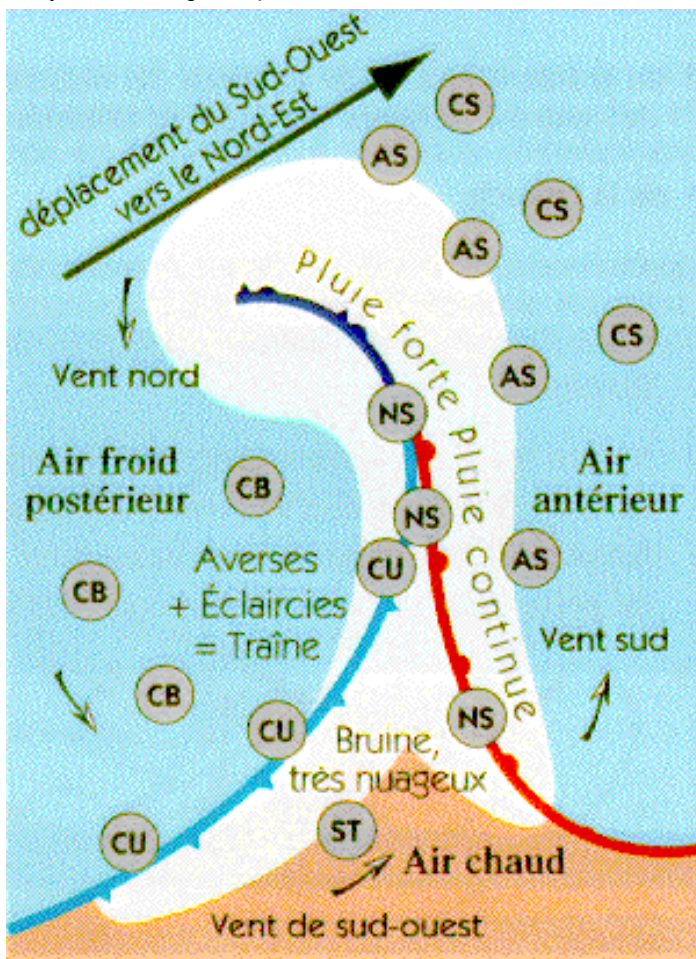
Un article de Wikipédia

- [Le temps au passage d'une perturbation](#)

- [Passage d'une perturbation](#) (phases)

- [Le temps au passage d'une perturbation](#)

La vue du dessus d'une perturbation montre l'organisation du système nuageux qui est associé aux fronts :



- Loin à l'avant de la perturbation le voile de nuages élevés (cirrostratus : **CS**) s'épaissit progressivement (altostratus : **AS**)

- A l'arrivée du front chaud et de l'occlusion les nuages sont épais (nimbostratus : **NS**)

- Sous l'occlusion il pleut fortement

- En s'éloignant du point triple vers le sud, la pluie continue devient plus faible et plus rare

- Le secteur entre le front chaud et le front froid contient l'air humide emprisonné par ces limites. Cette humidité matérialisée par les nuages bas que sont les stratus (**ST**) se transforme souvent en brouillard ou bruine.

Assurance de Bateau

Assurance Automobile, Habitation, Commerciale

LEMIEUX ASSURANCES

CABINET DE SERVICES FINANCIERS

4950, boul. de la Rive-Sud Lévis
www.lemieuxassurances.com
(418) 835-0939

ASSURANCE POUR EMBARCATIONS DE PLAISANCE

PROGRAMME D'ASSURANCE **Global Nautik** PAR **LUSSIER** CABINET D'ASSURANCES

www.globalnautik.com

1 877 320.BATO(2286)


PASSAGE D'UNE PERTURBATION - suite

- Lorsque le front froid passe, le changement de masse d'air est très net. L'air devient limpide, il peut même s'éclaircir totalement.
- Mais rapidement arrive le ciel de traîne, matérialisé par les cumulus (**CU**). Plus ces cumulus sont développés, plus ils donnent des averses violentes. Le stade extrême de l'extension verticale de ce type de nuages est le cumulonimbus avec orages, rafales, parfois grêle.
- Dans la traîne, un second front froid peut se former : il est matérialisé par l'alignement de puissants cumulonimbus (**CB**) que l'on appelle **ligne de grains**.

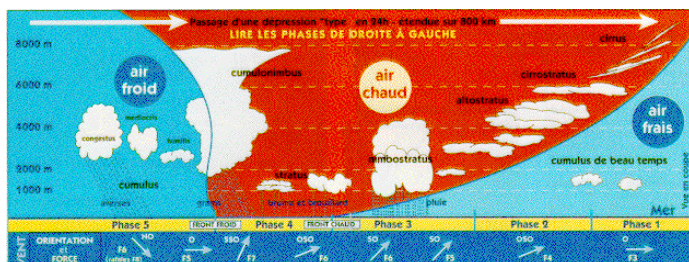


- Le soleil est encore visible à travers un voile laiteux, mais il est entouré d'un halo lumineux. La mer est belle. Lente chute du baromètre.
- Phase 2 : Une nappe grisâtre et assez uniforme envahit le ciel. Ce sont les altostratus qui, en s'épaississant, peuvent donner les premières pluies. Le vent fraîchit et la mer se forme. La pression barométrique continue sa chute.
- Phase 3 : Plafond bas et sombre sous les nimbostratus, nuages très épais. Les pluies sont fortes et continues. Le vent fraîchit encore et la mer est agitée avec de nombreux moutons. La pression barométrique chute encore.

- Phase 4 : Quelques éclaircies sont possibles, mais c'est le plus souvent un temps très humide : crachin et brouillard sous une couche de nuages gris formée par les stratus. La mer est confuse avec des déferlantes. Le passage du front chaud provoque une légère hausse de pression immédiatement suivie d'une chute jusqu'au passage du front froid.

- Phase 5 : Après un grain au passage du front froid, le ciel se dégage rapidement puis les cumulus, de plus en plus imposants, arrivent. C'est le ciel de traîne qui se matérialise par des averses. La visibilité est excellente en dehors des grains. La mer est croisée. La pression barométrique remonte dès le passage du front froid. 

Passage d'une perturbation



- Phase 1 : Les cirrus (fibres de glace en haute altitude) apparaissent, puis le ciel se couvre sous forme de cirrostratus



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

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

Membre du groupe 

Grues Québec Lévis INC.

— Propriétaire/Opérateur —

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

Gerry & Guylaine Valcourt



grue@qc.aira.com

Boul. Hamel, Québec & de la Rive-Sud

Jeudi 18 août 2011, 17 h, une cellule orageuse se fait menaçante au nord-est.

Douze équipages se présentent et souhaitent prendre le départ.

17 h 30, le ciel est noir et un mur d'eau tombe.

17 h 50, ça se calme. Le comité course confirme le départ à 18 h 10.

Une ambiance électrisante règne.

Les gens sont survoltés. La fin de la marée baissante suggère le parcours no. 4 : K 165 tribord, K 163 bâbord, K168 bâbord et retour sur le fil d'arrivée.

On se dirige vers les bateaux et on s'affaire pour quitter la marina.

La pluie reprend. Deux équipages annoncent qu'elles ne participeront pas.

Le départ est donné. Une 2e cellule orageuse se forme à l'ouest et se dirige droit sur eux. Rapidement le ciel s'assombrit et un 2e mur d'eau s'engage sur le Saint-Laurent. Une image irréaliste s'offre à nous. Un à un, les voiliers sont enveloppés et disparaissent. En quelques minutes, la rive-nord devient invisible, le paysage disparaît. On ne voit plus les voiliers. Exaspérée par autant de pression, dame nature noire de colère abat sa foudre. Rien pour venir à bout de la motivation des participants. Le ciel gronde et c'est sous un feu d'éclairs que les voiliers entreprennent le parcours. Ouf !

Les bouées K-165 et K-163 sont facilement faites. La traversée sur la rive nord s'engage. Le ciel se dégage, le soleil réapparaît. Le vent retient son souffle et abandonne les derniers voiliers qui tentent de contourner la bouée K-168. Pour certains, le retour sur la ligne d'arrivée se fait relativement bien, pour d'autres la remontée sera longue.

De retour à la marina, lourds de pluie mais heureux de cette vibrante expérience, les régatiers se retrouvent autour de leur traditionnel BBQ.

Prochain rendez-vous : le jeudi 25 août 2011.

Les résultats sont : 1)104 - 2) Vortex - 3) Allo - 4) Teacher's Pet - 5) Merlot II - 6) Écol'eau - 7) Hope Floats - 8) Cap O rêves - 9) Frédérique - 10) Sao



Photo Catherine Daigneault



Photo Annick Turcotte



Photo Annick Turcotte

Une régates du tonnerre !!!!

par Michelle Cantin



Jeudi 1er septembre 2011. C'est sous un beau soleil et un vent favorable que le coup d'envoi de la 14e régates au Parc Nautique Lévy prend le départ.

Treize équipages sont au rendez-vous. Le parcours 3 modifié est choisi : K165 bâbord, Q4 bâbord et retour sur la ligne d'arrivée. Le signal du 5 minutes se fait entendre. Les manoeuvres vont bon train, les équipiers cherchent la meilleure position pour prendre le départ. Quatre minutes avant le départ; les virements s'intensifient. On tente d'être prioritaire sur ses compétiteurs.

Une minute avant le départ, tous les moteurs doivent être arrêtés. On vire, on empanne, c'est parti!

Vortex est le premier à franchir la ligne de départ, suivi de Baobab et Écol'eau qui se disputent la priorité. De la rive, on entend les appels de priorité « Tribord!!! »

« Priorité!!! » « Sous le vent!!! ». Merlot II franchi la ligne de départ en 4e position, suivi par Benjamin, 104, Frédérique, Allegro, Hope Floats, Sao, Allo et Frigolet.

Ça roule ! Teacher's Pet tente de saborder Hope Floats, sans succès. Les voiliers se dirigent vers le centre du fleuve pour profiter des derniers moments des courants descendants. Un cargo les rejoint. Les stratégies doivent être revues pour laisser place à ce mastodonte.

Celui-ci passé, ils se repositionnent sur leur cible, la K165 bâbord. Vortex la franchira en premier, suivi de Baobab et d'Écol'eau. Baobab réussit d'un seul tac à joindre la K165 tandis que les autres louvoient. Par la suite, le reste de la flottille arrive à la marque presque tous en même temps. Ça joue du coude. Faisant fi des règles de priorités, Benjamin dérange. Il oblige les autres équipages à se dégager. Aucun ne lèvera toutefois d'opposition au comité course.

Le courant de flot étant établi, les voiliers se dirigent vers le nord pour profiter au maximum de l'effet du courant. La Q4 franchie, les voiliers lofent au près serré pour se diriger vers la marque de fin de course et passer la ligne sur un dernier virement



de bord à contre courant. C'est ici que Frédérique se fait jouer un tour, le vent l'abandonne au moment de son virement de bord et freine le bateau. Une collision est évitée de justesse avec Benjamin.

De retour à la marina les régatiers se retrouvent autour de leur traditionnel BBQ. Les règles de priorités font l'objet des discussions.

Prochain rendez-vous : le jeudi 8 septembre 2011.

Les résultats sont : 1) Vortex - 2) Baobab - 3) 104 - 4) Écol'eau - 5) Hope Floats - 6) Sao - 7) Allegro - 8) Allo - 9) Merlot II - 10) Frigolet - 11) Teacher's Pet - 12) Frédérique - 13) Benjamin

Comme mentionné dans la dernière édition de notre journal, nous vous présentons le 2^e canal historique du Canada de notre série, soit celui du **Canal de Chambly**.

Une histoire de cours d'eau

L'histoire de la vallée du Richelieu illustre bien l'importance de la rivière comme axe de communication et d'échange commercial. Navigable sur presque toute sa longueur, la rivière est depuis longtemps la principale voie de passage pour les bandes amérindiennes vivant de chasse, de pêche et de cueillette.

L'importance stratégique de ce cours d'eau comme voie de pénétration et route d'invasion semble évidente dès le début de la colonie française. Pour contrôler le territoire et cette rivière, les Français construisent une série de fortifications le long du Richelieu. Le fort Chambly et le fort Saint-Jean en sont aujourd'hui des témoins importants.



Voyageurs canadiens poussant un canot dans un rapide.

© Archives nationales du Canada / Bartlett / C-008373

Par ailleurs, afin de vaincre les rapides de Saint-Jean et à Chambly qui imposent de laborieux portages, on se met graduellement à rêver à une liaison maritime permettant de contourner ces obstacles naturels. Mais il faut attendre le XIX^e siècle pour que la construction d'une voie navigable reliant le lac Champlain au bassin de Chambly soit autorisée. Bien que le gouvernement du Bas-Canada permette la construction de cette voie dès 1818, des difficultés surgissent et ce n'est qu'en 1831 que débutent les premiers travaux. Ceux-ci se terminent en 1843 par l'ouverture du canal de Chambly sur tout son parcours.



Ouvriers travaillant à la réfection d'un quai à Saint-Jean-sur-Richelieu, en 1931.

© Archives nationales du Canada / PA-085845

Le canal joue un rôle commercial sans cesse croissant jusqu'au début

du XX^e siècle, époque où le commerce canado-américain sur le Richelieu connaît son apogée. La Première Guerre mondiale et la crise économique de 1929 marque le début du déclin de la navigation commerciale sur le canal de Chambly. Celle-ci cesse presque complètement à l'aube des années soixante-dix et est graduellement remplacée par la navigation de plaisance. Les barges font place aux yachts, voiliers et pontons.

Parallèlement, le canal bénéficie d'aménagements récréatifs faisant de ses berges des lieux privilégiés de détente. Ces aménagements permettent aussi aux visiteurs d'avoir accès aux écluses, ponts et logettes qui ont conservé leur caractère ancien et qui font du canal de Chambly un ensemble historique remarquable.

Au pic et à la pelle

En 1829, le gouvernement du Bas-Canada confie le projet de construction du canal à des commissaires superviseurs, tous des gens d'affaires de la région du Richelieu. Le 5 septembre 1831, les commissaires du canal accordent le contrat de construction à un groupe d'hommes d'affaires formé d'Américains et de Canadiens, dont les frères Andros de Chambly.

La construction du canal débute aussitôt. Mais en 1834, les travaux sont interrompus en raison de problèmes financiers. En 1841, les travaux reprennent pour se terminer en 1843. Pendant ces années de durs labeurs, on estime qu'entre 500 et 1 000 hommes ont travaillé à la construction du canal.

Pendant toute la durée des travaux, les machines à vapeur sont absentes du chantier. La construction du canal est l'œuvre de travailleurs manuels. Il y a d'abord les terrassiers, ceux qui creusent la terre, dont les outils sont le pic, la pelle et la brouette. Aux terrassiers s'ajoutent les artisans spécialisés comme les maçons, les forgerons et les charpentiers. Enfin, il y a les hommes de chevaux.



Jeune ouvrier travaillant à la réfection d'un quai à Saint-Jean-sur-Richelieu, en 1931 (détail).

© Archives nationales du Canada / PA-085845

En une journée, quatre terrassiers peuvent excaver en moyenne de 3 à 4 verges cubes de pierre (2,30 à 3 mètres cubes) ou de 6 à

7 verges de glaise (4,60 à 5,35 mètres cubes). C'est un travail exténuant! Ainsi, le journal La Minerve du 8 juin 1843 rapporte : « Les chevaux succombaient à cette tâche qui, par conséquent, devait être au-dessus des forces humaines ».

La poudre noire est également très utilisée pour faire sauter le roc. Il faut deux jours pour forer un trou que l'on emplit ensuite de cet explosif. La terre et la pierre sont ensuite évacuées avec des charrettes tirées par des chevaux.

Les conditions de vie des ouvriers, majoritairement immigrants, sont plutôt difficiles. Au début de la construction du canal, ils travaillent 12 heures par jour, de 5 heures à 19 heures. Une heure est allouée pour le déjeuner, une autre pour le dîner. À partir de 1840 toutefois, les ouvriers travaillent 10 heures par jour, de 6 heures à 18 heures.

Les ouvriers logent dans des baraques de 12 pieds sur

12 pieds (14 mètres carrés), fournies par les entrepreneurs. Ils s'y entassent à 12 par baraque. En plus de défrayer un loyer aux entrepreneurs, les ouvriers sont payés avec des bons encaissables essentiellement dans les magasins dont les entrepreneurs sont propriétaires. Ce système provoque de nombreux différends. Les ouvriers se plaignent des prix trop élevés exigés pour les produits et articles. Des affrontements ont lieu. Malgré tout, le 9 juin 1843, un premier bateau emprunte le canal : le steamer « Québec », transportant une cargaison de lard, quitte Saint-Jean et fait route vers la capitale.



Vue du canal de Chambly, au début du XX^e siècle.
© Musée McCord d'histoire canadienne / Notman

Le charretier du canal

« Il marche derrière ses chevaux, le pas appesanti par la



SERVICE 7 JOURS SUR 7

RÉPARATION DE BATEAUX
TRANSPORT À TRAVERS LE QUÉBEC
MAINTENANCE & ENTREPOSAGE
EMBALLAGE DE TOUTE SORTE

Luc Parent (418) 572-0545
4685 Boul. de la Rive-Sud, Lévis
Plus de 30 ans d'expérience
luc@bateauconcept.com

www.bateauconcept.com

fatigue. La pleine lune éclaire le chemin de halage et la barge chargée de charbon glisse sur l'eau, environ 100 mètres derrière. La nuit est chaude, c'est juillet. La journée a été bonne et même si les chevaux semblent un peu nerveux, il n'y a eu aucun accident, ni bris de harnais, ni chute dans l'eau, ni accrochage. Tout a bien marché mais l'homme est las. Levé avant le jour, au travail depuis quatre heures ce matin, il est maintenant près de dix heures.

Dans quelques minutes, il sera aux écluses, près de chez lui. Il lui reste encore à écluser sa barge, à amener ses chevaux au bassin pour les rafraîchir, à nettoyer les plaies qui se sont peut-être formées sous les colliers et à nourrir ses bêtes avant de pouvoir prendre quelques heures de repos. La journée du lendemain viendra vite car il y a encore des barges au quai qui attendent d'être halées vers Saint-Jean. Depuis l'appel de la sirène qui annonçait l'arrivée des premières barges à la mi-mai, l'activité a été grande et le temps maussade. Malgré la fatigue, il n'est pas question de prendre congé : les barges doivent être montées sans délai et c'est le travail des charretiers du canal de Chambly de le faire. » *Adaptation d'un texte de Bernadette Laflamme, présidente de la Société d'histoire de la Seigneurie de Chambly*

Les témoins de l'histoire

Malgré l'assaut des ans et en dépit de certaines modifications apportées depuis l'ouverture du canal en 1843, la plupart des structures du canal ont conservé un caractère ancien qui confère à l'ensemble un cachet particulier.

Au sein du réseau des canaux historiques du Québec, le canal de Chambly constitue la seule composante opérationnelle qui ait conservé, dans sa forme actuelle, son

tracé d'origine, ses structures anciennes et plusieurs mécanismes datant du début du XX^e siècle.



Barge entrant dans le canal par les écluses numéros 1, 2 et 3
© Archives nationales du Canada / PA-085627

Le canal de Chambly est doté de neuf écluses de dimensions relativement modestes. Ces écluses ont été reconstruites vers la fin du XIX^e siècle sans que leurs dimensions d'origine n'aient été modifiées. Puisque la plupart d'entre elles ont conservé les principales caractéristiques architecturales de cette époque et sont encore opérées manuellement, on peut les considérer comme des témoins marquants de la technologie des transports maritimes au XIX^e siècle. Les écluses combinées nos 1, 2, 3 en sont de remarquables exemples.

Une dizaine de ponts mobiles enjambent le canal de Chambly. À l'exception du pont no 1 reconstruit au cours des années 1970 et du nouveau pont no 10 construit en 1986, les ponts du canal ont conservé l'authenticité de leurs structures datant du début du XX^e siècle. Le pont no 9, construit au canal de Lachine à la fin du XIX^e siècle, fut installé au canal de Chambly en 1923 après avoir été amputé de seize pieds. L'opération des ponts nos 4 et 5 demeure encore à ce jour manuelle.

ERNEST BOUTIN INC.
e boutin inc @ videotron . ca
4, des Émeraudes
Lévis (Qc), G6W 6Y6
Tél.: 418 837-2900
Fax: 418 837-3096
www.ernestboutin.com

LETRAGE FMD
La force de votre image, c'est notre affaire.
Agent autorisé RAMKO
● Lettrage et enseigne
● Impression grand format
● Wrapping de véhicule
● Vitres teintées et pare-brises
● Accessoires automobiles
● Bande décorative
● Lettrage de bateau
www.lettragefmd.com
42B, rue du Bel-Air,
Lévis, G6V 6L1
Tél.: 418-838-0873
Fax.: 418-838-3796



Logette d'éclusier à l'écluse numéro 8, 1934.
© Archives nationales du Canada / C-060765

Les logettes représentent des éléments marquants du paysage architectural du canal. La Commission des lieux et monuments historiques du Canada a recommandé la conservation des deux anciennes logettes des écluses combinées nos 1, 2, 3, les logettes des écluses nos 7 et 8 de même que les logettes des ponts nos 2 et 5. Elles ont conservé leur aspect ancien, caractéristique du début du siècle. Elles sont de style architectural Néo-Queen-Anne (écluses nos 7 et 8 de même qu'à proximité des écluses nos 1, 2, 3). Pour leur part, les logettes des ponts nos 2, 4, 5 et 7 datent du début du siècle, mais arborent un style plus sobre puisqu'elles sont dénuées de tout élément décoratif.

d'évaluation des édifices fédéraux du patrimoine.

La croissanterie « Aux berges du canal », bien que n'appartenant pas à Parcs Canada, date du XIX^e siècle et contribue à rehausser le caractère patrimonial du canal.



La maison du surintendant en 1914.
© Parcs Canada / B.2.4

Situé à proximité des écluses combinées, la maison du directeur a été construite vers 1867. Elle a servi de bureau pour le percepteur et pour le surintendant du canal. En 1914, elle a été agrandie et transformée en résidence pour le directeur du canal. Ce bâtiment a été reconnu comme ayant une valeur patrimoniale par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. Il a été reconnu en raison de son association à la croissance et au développement du bassin de Chambly, parce qu'il renforce le cadre du canal et parce qu'il est l'un des immeubles qui subsistent de l'infrastructure du canal et le seul associé à l'écluse no 2. Le toit mansarde, la véranda, le balcon, les fenêtres et les lucarnes représentent les éléments les plus significatifs de son architecture.

Saviez-vous que?

✂ Le métier de charretier consiste à conduire des chevaux d'un bout à l'autre du canal afin de tirer (ou haler) les barges à l'intérieur des écluses. Le chemin utilisé s'appelle chemin de halage. La saison de halage s'étend

Les ateliers du canal de Chambly en 1904.
© Archives nationales du Canada / PA-085606



Le vieil atelier regroupe six bâtiments construits entre 1883 et 1960. Il se distingue par un toit mansarde et des fenêtres de style « revival ». Depuis 1843, il a servi pour la fabrication de portes d'écluse et pour l'entretien du canal de Chambly, d'autres canaux et de diverses propriétés de Parcs Canada. Il s'agit d'un bâtiment reconnu par le Bureau

De parole

et d'action



ASSEMBLÉE NATIONALE
QUÉBEC

Gilles LEHOULLIER
Votre député de Lévis



d'avril à septembre et dure de 200 à 215 jours. Durant cette période, le charretier peut travailler jusqu'à 20 heures par jour.



Vue du canal de Chambly, au début du XX^e siècle.
© Musée McCord d'histoire canadienne / Notman

« Sacrer comme un charretier ». Les charretiers ont tendance à utiliser un vocabulaire grossier: leur dur labeur, les accidents de parcours (les chevaux qui tombent à l'eau), la température peu clémente et la longueur du trajet pour se rendre à Saint-Jean (de 10 à 12 heures) viennent souvent à bout de leur patience. Si bien qu'en 1878, le surintendant du canal porte plainte contre les charretiers. Des règlements sont donc établis contre tout langage abusif et ordurier dont, notamment une amende de 40 \$.

Pour être éclusier en 1853, on exige:

- la sobriété; - une expérience d'aide-éclusier; - savoir lire et écrire; - parler français et anglais


L'éclusier J. Lynch en 1929
© Archives nationales du Canada



Les travaux du canal débutent en 1831 et se terminent en 1843. Les difficultés financières des entrepreneurs et une épidémie de choléra qui frappe certains travailleurs immigrants irlandais expliquent, entre autres, les retards dans la construction du canal.

Le budget du gouvernement du Bas-Canada pour entreprendre la construction du canal de Chambly est de 180 000 \$.

En 1843, il faut de 10 à 12 heures pour traverser le canal en barge. Aujourd'hui, une embarcation motorisée peut facilement le franchir en 3 à 5 heures.

Le chemin de halage du canal de Chambly était considéré comme le meilleur en Amérique par les navigateurs américains. 



LE SECRET DE LA RÉUSSITE?

C'EST SIMPLE : SAVOIR BIEN S'ENTOURER.

Votre planificateur financier connaît des stratégies efficaces et collabore de façon très étroite avec une équipe d'experts des filiales de Desjardins pour vous permettre d'atteindre vos objectifs.

Grâce à son approche personnalisée, vous obtenez un portrait financier complet de vos avoirs et un plan d'action adapté à votre situation personnelle.

Rencontrez votre planificateur financier¹.

| | |
|--|--------------|
| Caisse Desjardins de Bienville | 418 833-3733 |
| Caisse Desjardins de la Chaudière | 418 831-2674 |
| Caisse populaire Desjardins de Lévis | 418 833-5515 |
| Caisse Desjardins des Rivières Chaudière et Etchemin | 418 839-8819 |

GESTION DES AVOIRS
desjardins.com/vosavoirs

 **Desjardins**
Caisses du Grand Lévis

¹ Le planificateur financier et représentant en épargne collective agit pour Desjardins Cabinet de services financiers inc.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

par le conseil d'administration



DEPUIS LE 15 AOÛT, LE PERSONNEL DU PARC NAUTIQUE LÉVY (1984) INC. N'EST PLUS AUTORISÉ À FAIRE LES

PLEIN DE CARBURANT DE VOTRE BATEAU À MOINS QUE VOUS SOYEZ CONSENTANT À CE QU'UN MEMBRE DU PERSONNEL LE FASSE À VOTRE PLACE.

DE PLUS, EN TOUT TEMPS, VOUS ÊTES PERSONNELLEMENT ET ENTièrement RESPONSABLE DE TOUTES LES OPÉRATIONS CONSUIANT AU PLEIN DE CARBURANT : IDENTIFICATION DU NABLE DE PONT, DÉPOSE ET POSE DU BOUCHON, CHOIX DE CARBURANT, QUANTITÉ, DÉVERSEMENT, ETC...

A AVANT LE PLEIN DE CARBURANT

1. Bien amarrer le bateau au quai.
2. Éteindre toute flamme nue.
3. Arrêter tous les moteurs, ventilateurs et autres appareils qui peuvent produire une étincelle ou une flamme.
4. **Défense de fumer** sur le bateau et sur le quai.
5. Les réservoirs transportables doivent être retirés du bateau et déposés sur le quai.
6. **Tous les passagers doivent descendre du bateau.**
7. Fermer toutes les ouvertures.
8. Déposer le bouchon
8. Tenir le bec de la lance fermement contre l'ouverture pour créer une prise de terre avant d'ouvrir ou d'enlever le bouchon du réservoir afin d'éviter la possibilité d'une décharge statique accidentelle.

9. Indiquer la quantité approximative de carburant nécessaire à la personne qui fait le plein d'essence.

B APRÈS LE PLEIN DE CARBURANT

1. Poser le bouchon le plein terminé.
2. Essuyer immédiatement et entièrement tout déversement de carburant.
3. Ouvrir toutes les ouvertures.
4. Mettre en marche le système de ventilation et bien aérer jusqu'à ce que les vapeurs d'essence soient dissipées entièrement, vérifier qu'il n'y a aucune odeur avant de faire démarrer le moteur.
5. Mettre le moteur en marche.
6. Embarquer les passagers.
7. Larguer les amarres.

LES HEURES DE SERVICE SONT AFFICHÉES ET PEUVENT VARIER SELON LES MOIS DE LA SAISON DE NAVIGATION.




**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




Ultram



Filiale de Valero
www.valero.com
www.ultram.ca

Ultram Itée
Raffinerie Jean-Gaulin de Lévis
165, chemin des Îles
Saint-Romuald (Québec) G6V 7M5
C. P. 41055, Lévis (Québec) G6W 7N1



AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE

C.P. 176
Lévis (Québec)
G6V 6N8 CANADA

L'hivernage sécuritaire de votre embarcation

par Jean-Luc Lemieux

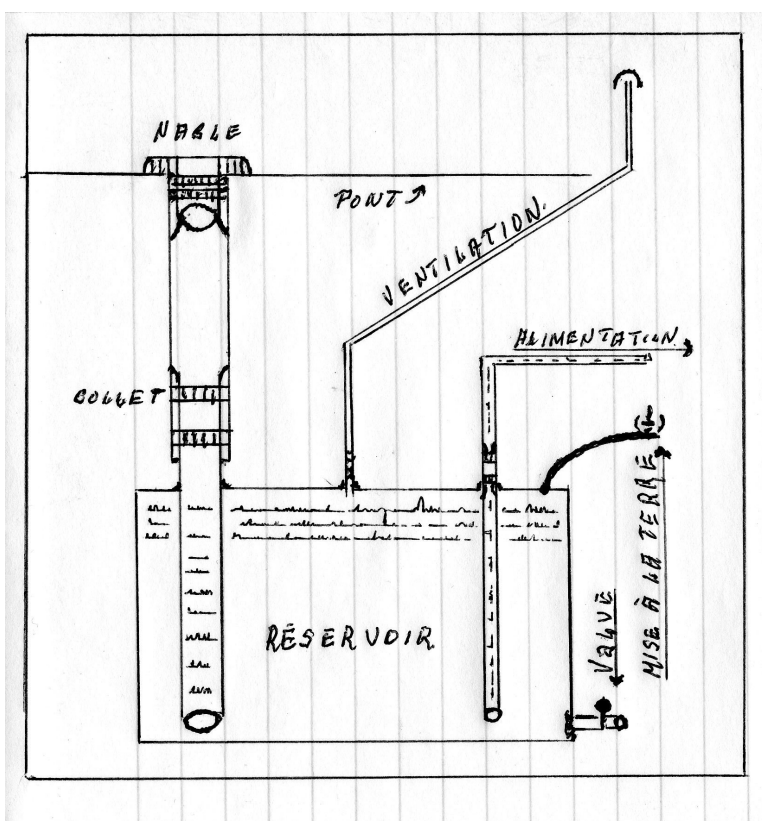
Des précautions devront être prises quant à la démobilitation automnale de votre embarcation surtout pour ce qui est du carburant et du gaz propane

Un trop plein de carburant peut engendrer mille problèmes

En aucun temps, du carburant doit se retrouver dans le tube d'amenée du réservoir. Rien ne garantit l'étanchéité de ce dernier au fil des ans et il est de même des collets de serrage.

Par le fait même, si cette règle est observée, aucun carburant ne devrait se retrouver dans les tubes de ventilation.

La chaleur printanière fait gonfler les carburants. Souvent des propriétaires retrouvent des carburants dans les fonds des cales après avoir rempli à ras bord le réservoir de leur embarcation à l'automne. S'ajoutent souvent des écoulements de carburant sur le terrain de stationnement.



Quant aux réservoirs de propane, ils doivent être retirés de votre embarcation

Ce faisant, vous contribuerez à diminuer les risques d'incendie et de pollution.

RECOMMANDATIONS ET OBLIGATIONS — sorties de l'eau

par le conseil d'administration

L'horaire détaillé des sorties de l'eau, qui s'effectueront dès le lundi 12 septembre 2011, est disponible au secrétariat.

Il est obligatoire de s'inscrire à l'horaire ou de prendre rendez-vous avec le personnel responsable des opérations.

Les membres qui désirent sortir leur embarcation par leurs propres moyens doivent demander l'autorisation au responsable des opérations.

Les fins de semaines de la période des sorties de l'eau, les opérations s'effectueront s'il y a plus de 3 inscriptions. Il est également possible que l'heure réservée par un membre soit déplacée si un nombre d'inscriptions insuffisants ne remplit pas la période.

Veuillez noter que l'horaire du service des sorties de l'eau est susceptible de changer.

NOTE IMPORTANTE

Tous les bers ou remorques doivent être identifiés : nom du propriétaire et nom du bateau. Ils doivent être en état de marche et ce, à la satisfaction des personnes responsables des opérations.

Recommandations

- Mettre les blocages sous les bers seulement lorsque autorisé par le responsable des opérations ;
- Récupérer les liquides antigels utilisés pour la préparation hivernale ;
- Disposer des filtres et huiles usés dans les contenants prévus à cette fin ;
- Débrancher tout réservoir de gaz propane ou autre ;
- Débrancher et enlever tout fil d'alimentation électrique ;
- S'assurer que le taud ou le plastique d'emballage résistera aux intempéries ;

- Cadenasser son échelle et son embarcation ;
- S'assurer de ne pas souiller les embarcations voisines lors de lavages ou de sablages.

Obligations

Pour la préparation de l'hivernation,

- Accepter l'emplacement de remisage qui vous est attribué ;
- Informer le responsable des opérations de tout travail à effectuer sur votre embarcation et ce, le plus tôt possible ;
- Respecter qu'aucun chantier d'importance ne peut être effectué sur le site de PNL ;
- Éviter tout bruit de décembre à mars ainsi qu'entre 20h et 8h tout au long de l'année ;
- * Fixer les drisses des voiliers afin qu'elles soient tendues et à distance du mat ;
- * Libérer son emplacement de tout équipement et/ou les ranger sur son ber ;

Et pour le retour au printemps prochain,

- * Débloquer son ber avant le 15 avril ;
- * Effectuer sa mise à l'eau avant la mi-juin ;
- * Nettoyer son emplacement le jour même de la mise à l'eau ;
- * Abaisser les guides de son ber le jour même de la mise à l'eau et prévoir, s'il y a lieu, la modification du ber afin que les guides soient amovibles.



RÉSUMÉ DE L'HORAIRE DES SORTIES DE L'EAU—2011

| DATE | | PLAGE HORAIRE | HAUTEUR ET HEURE DE LA HAUTE MARÉE | |
|----------|---------|---------------------------|---------------------------------------|------|
| Lundi | 12 sept | 0800 à 0920 | 17'1" | 0718 |
| Mardi | 13 sept | 0800 à 1000 | 17'1" | 0751 |
| Mercredi | 14 sept | 0800 à 1020 | 16'7" | 0827 |
| Jeudi | 15 sept | 0800 à 1100 - 1300 à 1500 | 16'1" | 0854 |
| Vendredi | 16 sept | 0800 à 1140 - 1300 à 1520 | 15'4" | 0927 |
| Lundi | 19 sept | 0940 à 1140 | 12'8" | 1118 |
| Mardi | 20 sept | 1040 à 1140 | 12'1" | 1215 |
| Mercredi | 21 sept | 0940 à 1140 | 11'5" | 1312 |
| Jeudi | 22 sept | 1300 à 1600 | 11'5" | 1433 |
| Vendredi | 23 sept | 0800 à 0920 - 1300 à 1600 | 12'1" | 1551 |
| Samedi | 24 sept | 0800 à 1020 - 1340 à 1600 | 13'8" | 1651 |
| Dimanche | 25 sept | 0800 à 1120 | 15'7" | 1736 |
| Lundi | 26 sept | 0800 à 1140 - 1500 à 1600 | 17'4" | 1818 |
| Mardi | 27 sept | 0800 à 1140 | 18'0" | 0642 |
| Mercredi | 28 sept | 0800 à 1140 | 18'4" | 0727 |
| Jeudi | 29 sept | 0800 à 1140 - 1300 à 1420 | 18'0" | 0809 |
| Vendredi | 30 sept | 0800 à 1140 - 1300 à 1500 | 17'4" | 0857 |
| Samedi | 01 oct | 0800 à 1140 - 1300 à 1500 | 16'4" | 0945 |
| Dimanche | 02 oct | 0800 à 1140 - 1300 à 1500 | 15'1" | 1035 |
| Lundi | 03 oct | 0800 à 1140 - 1300 à 1600 | 13'8" | 1130 |
| Mardi | 04 oct | 0940 à 1140 - 1300 à 1440 | 12'8" | 1236 |
| Mercredi | 05 oct | 1020 à 1140 - 1300 à 1600 | 12'5" | 1400 |
| Jeudi | 06 oct | 1120 à 1140 - 1300 à 1600 | 12'8" | 1521 |
| Vendredi | 07 oct | 0800 à 0940 - 1300 à 1600 | 13'8" | 1624 |
| Samedi | 08 oct | 0800 à 1020 - 1340 à 1600 | 14'4" | 1721 |
| Dimanche | 09 oct | 0800 à 1120 | 15'1" | 1800 |
| Lundi | 10 oct | 0800 à 1140 - 1500 à 1600 | 15'1" | 0621 |
| Mardi | 11 oct | 0800 à 1140 | 15'4" | 0700 |
| Mercredi | 12 oct | 0800 à 1140 | 15'4" | 0733 |
| Jeudi | 13 oct | 0800 à 1140 | 15'4" | 0803 |
| Vendredi | 14 oct | 0800 à 1140 - 1300 à 1400 | 14'8" | 0833 |
| Samedi | 15 oct | 0800 à 1140 - 1300 à 1440 | 14'4" | 0906 |
| Dimanche | 16 oct | 0800 à 1140 - 1300 à 1500 | 13'8" | 0939 |

