



# L'écoutille

Octobre 2012 - Volume 19 No. 5



Parc Nautique Lévy (1984) inc.



*Un milieu de choix*



## L'AUTOMNE

Saison de transition, comme le pont qui facilite le passage entre deux rives.

Récoltes abondantes, générosité et bienveillance de la nature, labeur et passion des hommes.

Envolées majestueuses et gracieuses d'oies, de bernaches, d'outardes, hardis oiseaux qui transportent les rêves.

Coloris éclatants d'une nature qui laisse le souvenir de sa splendeur avant de s'endormir.

... et puis, avant que la nature ne plonge dans son sommeil, l'homme célébrera le passage, la générosité, les labeurs, les voyages, les couleurs...

## Administrateurs

### COMMODORE

M. Georges Leblanc

### DIR. DES RELATIONS SOCIALES

M. Daniel Ouimet

### VICE-COMMODERE ET DIRECTEUR DES TRAVAUX

M. Mario Côté

### DIRECTEUR MESURES D'URGENCE

M. Serge Michaud

### SECRÉTAIRE

Mme Michelle Cantin

### DIRECTRICE DU PERSONNEL

Mme Danielle Leblanc

### TRÉSORIER

M. André Langevin

### REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS

M. Simon Théberge

### EX-COMMODERE

M. Jean-Luc Lemieux, resp. plan d'urgence

*Joyeuse Halloween*

## 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](http://www.parcnautiquelevy.qc.ca)

*Maintenez à jour votre adresse courriel  
auprès du secrétariat*

## Personnel régulier 2012

### 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 (maître de port)

M. Jean-Noël Parent (adj. maître de port)

### PRÉPOSÉS - services aux membres

M. Jérémie Guay (préposé principal)

Mme Stéphanie Cotnoir

Mme Émy-Clara Guay

M. Philippe Guay

M. Christopher Lacombe

Mme Marie-Pier Thibault

### GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina

### PRÉPOSÉES - entretien

Mme Emmy Gagné

Mme Jessica Lavertu

### GARDIENS DE NUIT weekend

M. John Easton

### 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



### Planification oblige

La saison 2012 a été vraiment belle et chaude, j'espère que vous tous en avez bien profité et que vous en garderez un bon souvenir - la saison est trop courte que déjà vous devez préparer votre embarcation pour la saison hivernale. Le temps de la sortie des bateaux prend fin le dimanche 14 octobre. Le nombre important d'embarcations à disposer sur le site de Parc Nautique Lévy exige une bonne planification d'autant plus que ces opérations se font en considérant le prochain calendrier des mises à l'eau et la manière dont elles se feront.

En fait, PNL se fixe comme objectif d'agrémenter et d'optimiser l'utilisation de ses installations terrestres et portuaires et pour cela la collaboration de tous les usagers sera indispensable. Afin de profiter au maximum des services et des installations de votre marina, vous aussi, les membres, devriez, au cours de la saison froide, planifier les travaux requis sur votre embarcation et les préparatifs vous permettant de respecter le calendrier des mises à l'eau du printemps 2013.

Vous devrez vous préparer en conséquence, tout en considérant le fait qu'il est prévue que la période allouée pour les mises à l'eau au printemps 2013 devra et sera écourtée, même que des mesures incitatives seront mises en place afin que tous et chacun participent à l'atteinte des objectifs contribuant au bien-être de la collectivité.

### Nous avons besoin de temps.

Effectivement, la corvée de la sortie des bateaux terminée nous permet de concentrer nos énergies sur les travaux qui doivent être complétés à tout prix avant que la neige et la froidure ne s'installent.

Et puis nous avons besoin de temps, de beau temps nous permettant d'effectuer les améliorations déjà entreprises sur nos installations portuaires.

En réalité il ne reste à peine plus qu'une trentaine de journées de travail pour tout faire cet astreignant boulot dans des conditions quasi hivernales. Il s'agit d'effectuer principalement les travaux qui ne peuvent être réalisés que lorsque les pontons sont libres donc, en automne, au froid...

En espérant que nous aurons une température favorable à l'avancement des travaux, nous vous souhaitons une *Bonne fin de saison !*



*Georges Leblanc*

Georges Leblanc

par le conseil d'administration

Comme nous vous l'annoncions, dès la fin de la période des sorties de l'eau, les travaux pour la fermeture du bassin ainsi que ceux des améliorations auront commencés.

Voici une brève liste de ce que nos employés devront effectuer :

- la réparation et le remplacement de plus d'une centaine de flotteurs afin de rendre insubmersibles les pontons A, B et D;
- le démantèlement de tous les filages électriques et tuyauterie à l'eau sur les pontons A et B (en prévision de l'installation, au printemps 2013, de 26 nouvelles bornes électriques et transformateurs sur les pontons A et B);
- les réparations de dents de peigne et passerelles principales;
- la continuation des évaluations concernant la fiabilité de nos installations flottantes et l'apport des correctifs si nécessaires.

Encore une fois, nous aurons besoin de la clémence de Dame Nature - température et vents doux nous permettrons de mener à bien nos tâches...



**Régent Gagné**

C'est avec beaucoup de tristesse que nous avons appris le décès de Régent dimanche matin à 6:25, à marée haute.

À Baie-Comeau, après des années à combattre sa maladie incurable, le 16 septembre 2012, à l'âge de 71 ans, le capitaine Régent Gagné a largué les amarres.

M. Gagné a été membre de notre marina pendant près de quinze ans.



ASSURANCE POUR EMBARICATIONS DE PLAISANCE

PROGRAMME D'ASSURANCE  
**Global Nautik**

PAR  
**LUSSIER**  
CABINET D'ASSURANCES

[www.globalnautik.com](http://www.globalnautik.com)

**1 877 320.BATO(2286)**

**LÉVIS, BELLECHASSE ET  
LES ETCHÉMINS**

**STEVEN  
BLANEY** **EN ACTION**

Député de Lévis-Bellechasse et des Etchemins  
Ministre des Anciens Combattants

Tél. : 418 830-0500 • Sans frais : 1 877 630-0500  
115, route du Président-Kennedy, suite 101  
Lévis, Québec G6V 6C8  
[www.stevenblaney.ca](http://www.stevenblaney.ca)

Par Jean-Luc Lemieux

## BRP jette la serviette.

Bombardier Produits Récréatifs Inc. se retire du marché des bateaux sport en raison du déclin continu des ventes mondiales dans l'industrie marine. La crise financière qui affecte les Etats-Unis et la majorité des pays européens en est la cause principale. S'ajoutent les coûts des carburants, selon des observateurs du monde nautique. BRP avait débuté la construction des bateaux de plaisance en 1994. Par contre, la compagnie continuera d'honorer les garanties et de fournir les pièces de remplacement.

Pour de plus amples renseignements :

<http://www.brp.com/fr-ca/compagnie/nouvelles/brp-se-retire-du-marche-des-bateaux-sport>

## Rappels de la compagnie Mustang.

### Rappel I

La compagnie Mustang vient de publier un avis de rappel pour 11 modèles de gilets de sauvetage gonflable faits au Canada pendant les mois d'**avril et de mai 2012**. Ces gilets de sauvetage sont munis du dispositif connu sous l'appellation de « HIT ». Ce rappel s'applique également au kit de réarmement produit aux mêmes dates.

Voici la liste des produits rappelés :

MA7214 HIT inflatable re-arm kit

MA7214 HIT inflatable re-arm kit

MA7218 HIT inflatable re-arm kit for LIFT

MD3153 Deluxe Inflatable PFD with HIT



## Halloween



MD0450 Inflatable Vest PFD with LIFT

MD3154 Deluxe Inflatable PFD with HIT (with harness)

MD0451 Inflatable Vest PFD with LIFT (no harness)

MD3157 Inflatable Work Vest with HIT

MD3183 Deluxe Inflatable PFD with HIT

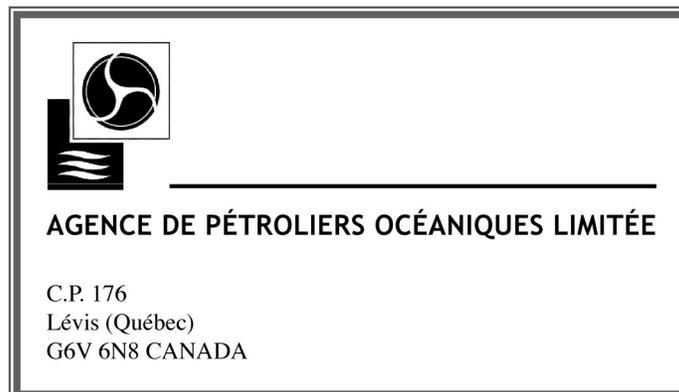
MD3184 Deluxe Inflatable PFD with HIT (with harness)

MD3188 Inflatable Work Vest with HIT

Voir votre revendeur si vous possédez l'un de ces gilets de sauvetage.

### Rappel II

La compagnie Mustang fabricant de vêtement de flottaison rappelle certains gilets de sauvetage gonflable de la série MD 2010 et MD 2012 dans la catégorie des 22 lbs de flottaison. Ces collets de sauvetage ont été vendus aux Etats-Unis au cours de l'année 2011. Si, par hasard, vous possédez l'un de ces modèles contacter votre revendeur pour de plus amples renseignements.



## Réorientation de production.

La compagnie BAJA MARINE met fin à la production de toutes les unités de 23' à 35' qu'elle commercialisait depuis un bon nombre, d'années de même qu'à son service d'entretien Elite. Par contre en 2013, elle devrait relancer la production des unités de navigation en haute mer 278 Performance, 30 et 35 Outlaw. La motorisation sera assurée par la nouvelle ligne de moteurs Mercury.

## Salons d'hiver de Toronto et de Montréal.

Le *Salon nautique de Toronto* se tiendra du 12 au 20 janvier 2013.

Celui de *Montréal* occupera la Place Bonaventure du 7 au 10 février 2013.

## Nexus change de main.

La compagnie Garmin vient de se porter acquéreur de Nexus un important manufacturier d'équipement électronique de bateau. Ce dernier avait pour origine la renommée compagnie Silva Marine productrice des fameux compas de la même marque qui avait vu le jour en 1933. Les scouts, les chasseurs, les pêcheurs les marins, les aviateurs et les arpenteurs ont tous, à un moment donné de leur carrière, utilisé un compas Silva. Rappelez vous ce compas opérant dans une mini cuvette d'huile surmontant une plaquette de plastique orientable. La compagnie Garmin est à l'heure actuelle l'un des plus importants fabricants d'appareil GPS à travers le monde avec ses nombreuses divisions.

## Longue vie à la Bluenose IV !

La goélette Bluenose revivra à compter du 29 septembre prochain à Lunenburg, Nouvelle-Écosse.

L'on se rappellera qu'au cours des dernières années, la Bluenose II avait été démantelée en vue d'une éventuelle reconstruction. La **Bluenose** fut une **goélette** de course légendaire. Conçue par William Roué et construite par la firme Smith and Rhuland, elle fut lancée le **26 mars 1921** à **Lunenburg**. Son appellation origine du surnom donné autrefois aux pêcheurs Néo-Écossais qui avaient l'habitude de s'essuyer le nez avec leurs gants de travail ou la manche de leur veston.

La goélette avait été construite pour la pêche à la morue sur les Bancs de Terre-Neuve mais elle s'illustra avant tout dans le domaine des courses. Pendant 17 années consécutives, elle remporta le trophée de l'International Fishermen - International Fishermen's Trophy. L'une des exigences de la course voulait que tout navire engagé dans la course le soit avec son équipement régulier de pêche.

La seconde guerre mondiale mit fin à sa carrière. Elle fut vendue pour le transport des marchandises, surtout le sucre, dans le Caraïbes et coula près d'Haïti en 1946.



Un premier timbre fut émis en son honneur en 1929 par le gouvernement canadien et deux autres en 1982 et 1999.

De plus, hommage ultime, elle figure depuis des décennies sur la pièce de monnaie canadienne de 10 cents.



Les noms de la goélette et de son capitaine, Angus Walters, figurent également au Temple de la renommée du sport du Canada.

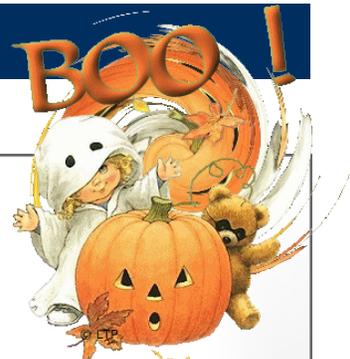
La Bluenose II, une copie exacte de son ancêtre et construite par certains des charpentiers de marine qui avaient participé à la construction de l'originale, fut commanditée par la famille Oland qui possédait une brasserie à Halifax. Après quelques années, la goélette fut vendue à la Nouvelle-Écosse pour la somme symbolique de un dollar.

Quant à la Bluenose III vous ne la verrez pas naviguer sur les eaux du Golfe si ce n'est dans la publicité de la Province qui détient les droits sur cette appellation.

La construction de la nouvelle Bluenose IV a été rendue possible grâce à des levées de fonds.

À l'instar de son ancêtre, elle aura la plus grande voile principale du monde, avec 386 m<sup>2</sup> et une superficie totale de voiles de 1 036 m<sup>2</sup>.

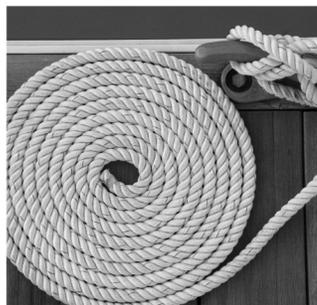




Par son dynamisme  
et ses nombreux  
équipements  
récréatifs, dont  
le parc nautique,  
Lévis a assurément  
le vent dans les voiles!

Centre de service  
à la clientèle  
418 839-2002

[www.ville.levis.qc.ca](http://www.ville.levis.qc.ca)



*L'inspiration n'engendre pas l'action; c'est  
l'action qui engendre l'inspiration.*

*Proverbe Chinois*

*Le bonheur est un art auquel il faut s'exercer  
comme le violon.*

*John Lubbock*

*De petites occasions sont souvent à l'origine  
des grandes entreprises.*

*Démosthène*

*La rigueur vient toujours à bout de  
l'obstacle.*

*Léonard De Vinci*

*On commence à vieillir le jour où, pour la  
première fois, on se sent envahi par un  
sentiment d'impuissance qui neutralise toute  
idée de défi.*

*François Garagnon*



## Assurance de Bateau

Assurance Automobile,  
Habitation, Commerciale

**LEMIEUX**  
ASSURANCES

CABINET DE  
SERVICES FINANCIERS

4950, boul. de la Rive-Sud Lévis  
[www.lemieuxassurances.com](http://www.lemieuxassurances.com)  
(418) 835-0939

Article de Wikipedia



Une goélette malgache



Une goélette de pêche, grée seulement avec des voiles auriques

Une **goélette** (ou anciennement *goëlette*)

(*Schooner* en anglais) est un voilier dont le mât de misaine, placé à l'avant du grand mât, est plus court que ce dernier ou de taille égale et porte des voiles auriques (placées dans l'axe du navire) ou bermudiennes. On parle aussi de gréement de goélette. Ce nom n'apparut que tardivement en France, vers 1751, sous la forme de «go(u)ëlette». On suppose que ce terme viendrait de *goéland* par analogie. On dit que les Bretons auraient nommé ainsi ces excellents petits voiliers aux formes fines et légères. Le gréement est originaire de Hollande du XVII<sup>e</sup> siècle.

## Utilisation

Les goélettes sont des voiliers élégants, généralement équilibrés et bons marcheurs, et ne nécessitant pas un équipage très nombreux pour la manœuvre. Cependant, contrairement aux voiliers à gréement carré, ils ne pouvaient pas porter une grande surface de voiles, ce qui les limita à des rôles de cabotage ou de pêche hauturière, où leur manœuvrabilité faisait merveille.

## Histoire



L'Étoile, goélette à hunier



Le gréement de goélette est particulièrement apprécié aux États-Unis et au Canada. Il était utilisé couramment sur des navires de travail depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, notamment pour la pêche à la morue près du Groenland, de l'Islande et de Terre-Neuve (à partir des ports de Paimpol et Fécamp en France). Il fut perfectionné jusqu'à atteindre son apogée dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. C'est la fameuse goélette *America* construite sur le modèle des goélettes pilotes de New York qui vint en 1851 arracher aux Anglais la coupe que les Américains dès lors baptisèrent coupe de l'America.

Les services du pilotage de San Francisco, créés au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (à l'époque de la ruée vers l'or) par des pilotes de la Côte Est, adoptèrent également ce gréement. Les goélettes militaires de la jeune marine des États-Unis jouèrent un rôle décisif dans la guerre de Sécession grâce à leurs qualités nautiques de premier ordre, notamment leur vitesse.

Sur la route du thé, où la vitesse était un facteur primordial pour le commerce, ce gréement équipa des navires de plus en plus grands, avec un nombre de mâts croissant de quatre à cinq puis six et jusqu'à sept, pour tenter de concurrencer la vapeur qui allait bientôt supplanter définitivement la voile.

Ce gréement, développé et optimisé pour une recherche de vitesse maximum tout en restant maniable par un équipage

réduit pour les navires professionnels, a été adopté par la plaisance depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. On trouve de nombreuses goélettes de toutes tailles, construites à toutes les époques et encore actuellement, et on trouve des associations de propriétaires de goélettes très actives.

Quelques architectes fameux dans le domaine des goélettes: John G. Alden, B.B. Crowninshield, Murray Peterson...

## Déclinaison



Le Thomas W. Lawson

Le seul grand voilier en acier gréé en **goélette à sept mâts**, le Thomas W. Lawson, ne fit pas grande impression malgré un gréement très simplifié et eut une carrière très courte de cinq ans.

Il y eut plusieurs grandes goélettes en bois à quatre (~260), cinq (~90) et six mâts (11) aux États-Unis et seulement trois en acier, le **Lawson**, le *William L. Douglas* (1903, six-mâts) et le *Kineo* (1903, cinq-mâts).

On distingue la goélette du brick : la première est gréée avec des voiles auriques, tandis que la deuxième possède des voiles carrées, gréées sur des vergues, ainsi qu'une brigantine à l'arrière.

Il existe également le **brick-goélette**, gréé en voiles carrées sur le mât de misaine et en voiles auriques à come sur le grand mât ; ainsi que la **goélette à hunier**.

Les deux navires-écoles de la marine nationale française, l'Étoile et la Belle Poule, anciens voiliers de pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve sont deux voiliers jumeaux gréés en goélette à huniers, c'est-à-dire qu'ils portent un petit hunier sur le mât de misaine.

## Bateaux de ce type encore visibles

### En état de naviguer

- L' **Anna Rogde** (1868)  Norvège est un schooner en bois, un des plus anciens encore en navigation.
- Le **Tradewind** (1911)  Pays-Bas.
- Le **Marie Galante** (1915)  Pays-Bas.
- Le **Gallant** (1916)  Pays-Bas.
- Le **Hendrika Bartelds** (1918)  Pays-Bas.
- Le **Catherina** (1920)  Pays-Bas.
- L' **Alabama** (1928)  États-Unis.
- L' **A.J. Meerwald** (1928)  États-Unis.
- L' **Etak** (1930)  Italie.
- Le **Brilliant** (1932) Mystic Seaport  États-Unis.
- La **Belle Poule** et l' **Étoile** (1932) navire école de la marine nationale française.
- Le **Cala Millor** (1942) Ibiza  Espagne.
- Le **Swift of Ipswich** (1937)  États-Unis.
- Le **Gladan** (1946) et son sister-ship le **Falken** (1947)  Suède.
- Le **Harvey Gamage** (1973)  États-Unis.
- Le **Californian** (1984)  États-Unis.
- Le **Quinnipiack** (1984)  États-Unis.



- Le **Tara** (1989)  France, navire scientifique.
- Le **Welcome** (1989)  États-Unis.
- Le **Windy** (1996)  États-Unis.
- L' **Enterprize** (1997)  Australie.
- La **Marie-Clarisse** (1923)  Canada.
- Le **Pacific Grace** (2001)  Canada.
- L' **Argo** (2006) Îles vierges britanniques.
- Le **Spirit of South Carolina** (2007)  États-Unis.

## Répertoire du National Historic Landmark États-Unis

- Le **Stephen Taber** et le **Lewis R. French** (1871), les plus anciens en service.
- Le **Governor Stone** (1877).
- Le **Pioneer** (1885), South Street Seaport Museum de New-York.
- L' **Alma** (1891).
- Le **Lettie G. Howard** (1893), SSSM de NY.
- L' **Adventuress** (1913).
- Le **Mercantile** (1916).
- Le **L.A. Dunton** (1921) au Mystic Seaport.
- Le **Bowdoin** (1921), goélette arctique.
- L' **Adventure** (1926), ancienne goélette de pêche sur Terre Neuve.
- L' **American Eagle** (1930).

## Bateaux disparus

- Le **Chasseur** (1812)  États-Unis, fut le clipper du corsaire américain Thomas Boyle, surnommé *Pride Of Baltimore*.
- Le **Bluenose** (1921)  Canada fut une goélette de course légendaire qui a coulé près d'Haïti, le 28 janvier 1946.

## Galerie



Goélette de pêche *Adventure*



Goélette (à hunier) américaine *Californian*



Goélette à trois mâts *àlandaise Linden* sous voiles



Le quatre-mâts goélette *Star Clipper*



La goélette à quatre-mâts *Windy* (Chicago)



Le trois-mâts goélette polonais *Iskra II*

# TARTE À LA CITROUILLE

## Ingrédients

- 80 ml (1/3 tasse) de cassonade
- 80 ml (1/3 tasse) de sucre
- 5 ml (1 c. à thé) de cannelle
- 6 ml (1 1/4 c. à thé) de fécule de maïs
- 3 ml (1/2 c. à thé) de gingembre
- 3 ml (1/2 c. à thé) de sel
- 475 g (1 lb) de pulpe de citrouille
- 3 oeufs
- 250 ml (1 tasse) de lait chaud
- 15 ml (1 c. à soupe) de mélasse
- 250 g (1/2 lb) de pâte brisée
- 250 ml (1 tasse) de crème à fouetter

## Préparation

1. Mélanger les ingrédients secs
2. Incorporer la pulpe de citrouille aux ingrédients secs.
3. Mélanger les oeufs, le lait chaud et la mélasse. Ajouter la pulpe de citrouille. Ne pas trop brasser le mélange.
4. Garnir de pâte brisée un moule de 25 cm (10 po) de diamètre. Y verser le mélange.
5. Cuire au four à 230°C (450°F) pendant 7 minutes, puis à 180°C (350°F) pendant encore 30 minutes ou jusqu'à ce que la citrouille soit dorée et la croûte, bien cuite.
6. Laisser refroidir et garnir de crème à fouetter



Joyeuse Halloween



## 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 financier<sup>1</sup>.

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](http://desjardins.com/vosavoirs)



**Desjardins**  
Caisses du Grand Lévis

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

L'**automne** est l'une des quatre saisons des zones tempérées. Cette saison, qui se situe entre l'été et l'hiver, correspond aux mois de septembre, octobre, novembre et décembre dans l'hémisphère nord.



L'automne se caractérise par une baisse progressive des températures. En France, cette saison est notamment marquée dans le cas général par un temps pluvieux, venteux et peu ensoleillé. Au Québec, il se caractérise par un temps ensoleillé et par des couleurs marquées sur les arbres.

### Automne astronomique

Du point de vue astronomique, dans l'hémisphère nord, l'automne s'étend de l'équinoxe d'automne (le 22 ou le 23 septembre) au solstice d'hiver (le 21 ou le 22 décembre)<sup>[1]</sup>. Dans l'hémisphère sud, ce découpage correspond à la saison de printemps

### Automne météorologique

Du point de vue météorologique, dans l'hémisphère nord, l'automne est une demi-saison se situant entre la saison chaude et la saison froide. Il comprend donc les mois de septembre, octobre et novembre. Dans l'hémisphère sud, ce découpage correspond à la saison de printemps.

### Automne calendaire

La date officielle du début de l'automne peut varier selon les pays. Dans le calendrier français, elle correspond à l'équinoxe d'automne (le 22 ou 23 septembre selon les années). Dans d'autres pays, comme par exemple en Russie, l'automne calendaire commence le 1<sup>er</sup> septembre. Dans le calendrier celtique, il commence dès le 1<sup>er</sup> août. Dans le calendrier chinois, l'automne commence vers le 7 août.

Dans le calendrier républicain français, l'automne est la première saison de l'année et comprend les mois de vendémiaire, brumaire et frimaire. Ces "saisons" étaient



toutefois décalées par rapport aux saisons météorologiques conventionnelles.



Dans certaines régions (Canada notamment), un redoux d'environ une semaine survient pendant la saison d'automne et la température s'élève au point de rappeler une journée d'été. Pour cette raison, cette courte période est appelée « été de la Saint-Martin » en Europe ou « Été indien ou été des Indiens » au Canada.

### Végétation

En automne, les arbres à feuilles caduques se préparent à passer en dormance pour l'hiver et font des réserves qui serviront à la production des bourgeons lors de la montée de sève au printemps. Ils se débarrassent de leurs feuilles fines et souples qui risquent de geler ce qui les rendrait non fonctionnelles. L'arbre récupère les substances utiles présentes dans les feuilles, les stocke et/ou de les recycle afin de les réutiliser au début du printemps. Les feuilles, perdant leur chlorophylle - substance responsable de leur couleur verte -, prennent la couleur d'autres pigments préalablement présents mais qui étaient cachés par la présence de chlorophylle. Elles se colorent alors en jaune ou orange (présence de caroténoïdes), ou même rouge (présence d'anthocyanes).



### Agriculture

Dans l'hémisphère nord, l'automne est la saison des récoltes, notamment des cultures d'été :



maïs, tournesol, etc. et des fruits de toutes sortes : pommes, poires, coings, etc., des fruits secs châtaignes, noix et noisettes, etc. et des raisins. En France par exemple, le ban des vendanges a été longtemps l'événement marquant de l'automne. C'est aussi la saison des labours.

### Et puis, Automne prend d'autres significations :

En littérature, dans un sens figuré, l'automne désigne la vieillesse ou le déclin. Automne est aussi un prénom féminin. Et puis l'automne a été, est toujours et sera probablement encore longtemps l'inspiration de nombreux artistes.



**merrill** Produits pétroliers  
**allard inc.**



**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.merrillallard.com](http://www.merrillallard.com)

[info@merrillallard.com](mailto:info@merrillallard.com)



**CMMTQ**  
Corporation des maîtres  
mécaniciens en tuyauterie  
du Québec

**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

# RÉCIT DE LA 17<sup>e</sup> RÉGATE

Par Michelle Cantin



Jeudi 6 septembre 2012. Le vent est au rendez-vous et semble déterminé à prendre part à cette 17<sup>e</sup> régata.

Les équipages se préparent et les manoeuvres vont bon train. Le VHF se fait entendre, eh oui ce soir il y a double régata sur le fleuve et les deux comités course utilisent la même fréquence. Il y a risque de confusion sur le signal de départ surtout qu'il y a trois départs prévus au Yacht Club.

Ne prenant aucune chance, l'annonceur de la régata du Parc nautique Lévy donne les instructions aux équipages à toutes les minutes jusqu'à l'annonce du départ. 5, 4, 3, 2, 1...signal de départ....zut c'est celui du Yacht Club qui se fait entendre. L'annonceur de Lévis se dépêche d'embarquer sur les ondes pour signifier le départ de la 17<sup>e</sup> régata et lance le coup d'envoi. Malgré cela certains régatiers sont surpris par le signal et ne sont pas engagés vers la ligne de départ. Ils activent les manoeuvres.

Les 11 voiliers sont en route pour le parcours K168 tribord, K160 bâbord, limite D bâbord, K164 tribord, K168 bâbord, retour sur la ligne d'arrivée. Malgré une perte d'énergie, le vent, moins vigoureux, demeure présent.

En tête de peloton, le voilier Écol'eau passe la K164 bâbord au lieu de tribord. Cette manoeuvre serait passé inaperçue si elle n'avait pas mis le doute dans l'esprit de l'équipage du Hope Floats qui suit de près. Par VHF, il fait un appel de vérification du parcours auprès du voilier Temps de Reste. Ce dernier confirme que la K164 doit être franchie tribord, disqualifiant par le fait même Écol'eau. Étant à l'écoute, cette précision permet à l'équipage du Baobab d'effectuer sans tarder le virement qui lui permettra de la passer tribord alors qu'il se préparait à la passer bâbord. Sans cette vérification de Hope Floats, nous aurions eu droit à une 2<sup>e</sup> disqualification et peut-être même plus.

C'est sous un ciel étoilé que les voiliers franchissent la ligne d'arrivée.

Prochain rendez-vous : le jeudi 13 septembre 2012.

Les résultats sont :

- 1- Temps de Reste
- 2- Moonraker
- 3- Baobab
- 4- Hope Floats
- 5- 104
- 6- Sao
- 7- Allo
- 8- Merlot II
- 9- Clapotis
- DNF Écol'eau
- DNF Cap-aux-rêves

Par Michelle Cantin

## Jeudi 27 septembre 2012 Dernière régates de la saison



Le jeudi 27 septembre 2012, c'est 10 bateaux qui ont participé à la dernière régates de la saison de voile 2012. Le vent a salué cette dernière activité par sa présence tout le long de la course en offrant aux régatiers une magnifique soirée sur l'eau.

Merci à tous les participants, les bénévoles et les membres du comité course. Grâce à vous la saison 2012 a été un franc succès. Un merci particulier à Martin Aubé, responsable du comité course, pour son implication et sa disponibilité. Un gros merci à Catherine Daigneault pour les magnifiques photos qu'elle nous livre. Merci également à nos jeunes « starters » ; François, Étienne et Samuel.

Voici les résultats de la dernière régates :

- 1- 104
- 2- Temps de reste
- 3- Solinor
- 4- Virus
- 5- Écol'eau
- 6- Clapotis
- 7- Allo
- 8- Merlot
- 9- Teacher's Pet
- 10- Ouragan

A l'an prochain !



Crédit photo Catherine Daigneault

Par : André M. Benoît

*Et nous continuons ici le récit du Titanic - 2e partie*

Même si cette manoeuvre permet d'éviter de frapper la masse de glace de plein fouet, le « *Titanic* » entre en contact avec la partie submergée de l'iceberg; une partie saillante de l'iceberg, sous la surface de l'eau, ouvre la coque du « *Titanic* » sur son tribord avant.

*Le 8 avril 1997, le New York Times rapporte que selon le résultat d'une étude faite sur l'épave du « Titanic » par une équipe de scientifiques, l'iceberg qui a causé le naufrage du paquebot en 1912 a fait six petites ouvertures dans la coque du navire, sur une distance d'environ 90 mètres (300 pieds), et non pas une énorme brèche comme on le croyait jusque-là.*

*Des études récentes ont démontré une grande faiblesse dans la qualité de la fonte des rivets utilisés pour retenir les plaques d'acier de 1.5 pouces d'épais, formant la coque du navire. La coque n'a pas été déchirée par l'iceberg, mais c'est plutôt la pression exercée par la partie saillante de l'iceberg qui a fait ouvrir les joints en faisant sauter les rivets, les uns à la suite de l'autre, comme pour arracher les boutons d'une chemise.*

*La reconstitution de l'événement au simulateur a révélé qu'à une vitesse de 10 noeuds, la collision avec l'iceberg aurait été évitée et que le « Titanic » serait arrivé à New-York deux jours plus tard que prévu.*

▫ À 23h45, l'officier Charles Groves du « *Californian* » informe son capitaine, Stanley Lord, que l'intensité des feux visibles du navire à l'horizon semblent se réduire. Le capitaine Lord lui donne alors instruction d'essayer de communiquer avec ce navire en utilisant la lampe à éclats Morse et il se retire. Groves s'exécute, mais il n'obtient aucune réponse.

▫ À 24h00, sur le « *Californian* », lors du changement de quart, Groves fait rapport de sa démarche à son remplaçant, l'officier Herbert Stone; ensemble, ils poursuivent les essais à la lampe Morse jusqu'à 00h45. Stone est accompagné d'un jeune officier en formation, du nom de Gibson.

**1912-4 15 (Lundi) – Le « *Titanic* » sixième journée.**

▫ À 00h05, sur le « *Titanic* », les membres d'équipage débutent les manoeuvres pour préparer la mise à l'eau des embarcations de sauvetage.

*Les premiers devis d'architecture du « Titanic » prévoyaient un total de 48 embarcations de sauvetage. Au moment de la construction, ce nombre a été réduit à 16, plus quatre embarcations pliantes identifiées par les lettres de A, B, C et D. La capacité totale des embarcations est de 1 178 personnes. Il y a, à bord, un peu plus de 2 200 personnes à secourir.*

*Les normes de sécurité des navires de l'époque étaient basées sur le grand nombre de bateaux qui naviguaient en Atlantique Nord. On ne voyait pas l'utilité d'installer à bord de chaque navire un nombre de chaloupes de sauvetage suffisant pour prendre en charge toutes les personnes lors d'un abandon d'urgence. La prétention était à l'effet qu'un autre navire ne sera jamais très loin et que les chaloupes ne serviront que pour faire la navette entre le navire abandonné et le navire d'accueil des naufragés.*

*Les essais de mise à l'eau des chaloupes de sauvetage avaient été réalisés et pratiqués par les membres de l'équipage mais sans personne à bord.*

▫ À 00h10, sur le « *Titanic* », le capitaine Smith se rend à la salle de radio TSF pour demander à l'opérateur John Phillips d'envoyer un signal de détresse (CQD - c'est-à-dire, le signal utilisé par Marconi). Harold Bride, l'autre opérateur radio, suggère d'essayer aussi le nouveau code S.O.S.

▫ À 00h15, l'opérateur de la station radio de Cape Race, Terre-Neuve, J.C.R. Goodwin, reçoit les messages CQD et S.O.S du « *Titanic* ».

▫ À 00h30, un navire allemand, le « *Frankfurt* » est le premier à répondre : il est à 170 milles nautiques.

▫ Il est suivi de quelques secondes par le « *Carpathia* » de la ligne « *Cunard* », en route de New-York à Gibraltar avec 740 passagers et 325 membres d'équipage à son bord.

Constatant qu'il est seulement à 58 milles nautiques (107 km) de distance, le capitaine du « *Carpathia* », Arthur Rostron, ordonne de modifier immédiatement sa route pour se rendre à pleine vapeur vers le « *Titanic* » : un peu moins de quatre heures s'écouleront avant d'arriver sur les lieux de l'accident.

Constatant qu'il est seulement à 58 milles nautiques (107 km) de distance, le capitaine du « *Carpathia* », Arthur Rostron, ordonne de modifier immédiatement sa

route pour se rendre à pleine vapeur vers le « *Titanic* » : un peu moins de quatre heures s'écouleront avant d'arriver sur les lieux de l'accident.

▣ Le « *Mount Temple* », un cargo de la « *Canadian Pacific* », a aussi reçu le message et modifie sa route, il était à 49 milles (90 km) de distance.

D'autres navires ont aussi modifié leur route pour venir à la rescousse du « *Titanic* », ce sont : le « *Birma* » un bateau russe, à 70 milles (130 km); le « *Baltic* » de la « *White Star Line* », à 243 milles (450 km) et « *l'Olympic* » aussi de la « *White Star Line* » à 512 milles (960 km).

*Les positions des navires impliqués, au moment de la tragédie, avaient été obtenues à partir d'une technique de navigation dite « à l'estime » depuis la dernière lecture faite au sextant.*

*Cette lecture compilée suite à une visée au sextant sur un repère astral avait été prise sur le « *Titanic* » quelques temps avant le S.O.S. À partir de ce point sextant, la position estimée a été établie en tenant compte de la trajectoire suivie, de la vitesse du bateau et d'une évaluation de la dérive due au courant et au vent.*

*Il y avait donc une marge d'erreur possible dans le calcul des distances établies au moment de la tragédie de la part de tous les navires concernés.*

*Les distances indiquées lors des enquêtes se sont avérées pour la plupart approximatives.*

▣ Le capitaine Smith sait pertinemment que son navire ne tiendra pas jusqu'à l'arrivée du « *Carpathia* ». Il sait aussi que les chaloupes de sauvetage ne pourront prendre que la moitié du nombre de passagers à bord et que la température de l'eau est de l'ordre de 32 - 34° F (-2° à 1°C).

▣ Le capitaine Smith connaît très bien le sort d'un grand nombre de passagers : ils mourront noyés ou des suites de l'hypothermie.

▣ À 00h25, le « *Titanic* » donne à la station radio de Cape Race et à tous les autres navires dans les environs une position corrigée à 41° 46' N, 50° 14' W, différente de celle communiquée au moment du SOS.

*Cette position, même corrigée, s'est avérée imprécise. L'épave a été finalement retrouvée, à une profondeur de 3 821 mètres (12 536 pieds), le 1 septembre 1985 par le professeur Robert Ballard de l'Institut océanographique de Woods Hole, au 41° 43'55" N, 49° 56'45" W, un écart d'environ 14 milles (26 km) au Sud-Est de la position communiquée 45 minutes après l'impact.*

▣ À 00h30, le « *Titanic* » indique au « *Carpathia* » qu'une aide immédiate est requise.

▣ À 00h33, le « *Titanic* » envoie le même message au « *Californian* ». Ce dernier ne répond pas car il s'est arrêté pour la nuit et sa radio TSF est fermée.

▣ Le capitaine Rostron du « *Carpathia* » s'assure d'obtenir le maximum de vitesse de son navire; il ajoute du personnel aux bouilloires et il pousse la puissance à son maximum.

Afin d'assurer un meilleur contrôle des risques de frapper des glaces, il augmente le nombre de surveillants à la vigie et il rappelle tous ses officiers au travail. Il se retire alors dans sa cabine et il rédige une liste de directives à tout le personnel : préparation des chaloupes de sauvetage, préparation des services médicaux, alerte auprès du personnel de cuisine et de service aux tables, procédure d'identification des survivants au moment de l'accueil à bord et la modification de deux salles à manger en dortoirs.

Il annonce que sa propre cabine et celles des officiers seront réservées à l'usage des survivants.

▣ À 00h40, à bord du « *Californian* », le capitaine Lord, de sa cabine, communique avec la passerelle et demande des nouvelles des signaux lumineux aperçus à l'horizon. L'officier Stone l'informe que la situation n'est pas changée et qu'il n'a pas réussi à établir une communication en utilisant la lampe à éclats Morse.

▣ À 00h45, une première chaloupe (#7) du « *Titanic* » est lancée sur tribord, d'une capacité de 65 personnes, mais seulement 28 personnes y prennent place.

: À cette époque, selon la tradition, les officiers étaient convaincus qu'un autre navire viendrait suffisamment rapidement à leur rescousse après l'abandon du navire.

*Aucun des membres d'équipage ou des passagers n'a reçu une formation complète sur le déploiement des mesures d'urgence spécifiques à ce navire.*

*La confusion et l'improvisation caractérisent l'opération. Les passagers ne s'empressent pas de prendre les embarcations car ils ne croient pas que le « Titanic » soit vraiment en péril.*

*Les officiers n'osent pas remplir les embarcations à leur capacité maximale fixée à 65 personnes, car ils craignent que les bossoirs qui contrôlent la descente ne supportent pas le poids.*

▣ Début du lancement d'une série de fusées de détresse. Les lumières d'un navire semblent visibles à l'horizon du côté Nord : c'est le « Californian ». Les officiers du « Titanic » tentent de prendre contact avec ce navire en utilisant la lampe à éclats Morse.

▣ À bord du « Californian », l'officier Stone et l'apprenti officier Gibson aperçoivent un signal de détresse, suivi de trois autres. Stone informe le capitaine Stanley Lord qui lui donne instruction de poursuivre les essais de communication avec la lampe à éclats Morse. Il s'exécute, mais sans succès, même si à un certain moment Gibson croit avoir vu une forme de réponse. Stone et Gibson concluent qu'il s'agit de clignotement d'une lampe défectueuse de tête de mât.

*Les règles de sécurité de l'époque prévoyaient que les fusées de détresse devaient être lancées par groupe, avec une minute d'intervalle entre chaque groupe. Cette règle*

*n'a pas été suivie par le « Titanic ». Un navire dans les environs n'aurait donc pas été en mesure de recevoir clairement le message de détresse.*

▣ À 01h15, la proue du « Titanic » s'enfonce rapidement. Le nom du « Titanic » est immergé. En contrepartie, l'arrière du bateau se soulève. Les passagers sont alors davantage enclins à utiliser les chaloupes de sauvetage. Les officiers sont témoins de la gravité de la situation et les chaloupes sont maintenant remplies à leur capacité maximale. L'état d'urgence est désormais pris au sérieux.

▣ Aucun autre navire ne se présente pour porter secours.

▣ À 01h45, une dernière fusée de détresse, la huitième, est lancée à partir du « Titanic ».

▣ À 02h05, une dernière embarcation, la « D », est mise à la mer, contenant 24 personnes à son bord sur une possibilité de 47. En tout, 18 embarcations ont été mises à la mer et deux sont restées coincées à bord.

▣ À bord du « Californian », l'officier Gibson informe le capitaine Lord que le navire non identifié semble s'éloigner après avoir lancé un total de huit fusées blanches. Le capitaine se préoccupe de savoir si ce dernier est certain de n'avoir reconnu aucune couleur dans les fusées lancées, car selon le code des couleurs en vigueur, le message pourrait indiquer la présence d'un navire de la même compagnie.

▣ À 02h18, l'éclairage du « Titanic » s'éteint. L'eau atteint la cabine radio. Les communications sont coupées. [La suite dans le journal de novembre](#)



**ERNEST BOUTIN INC.**

eboutininc@videotron.ca

4, des Émeraudes  
Lévis (Qc), G6W 6Y6

Tél.: 418 837-2900  
Fax: 418 837-3096  
www.ernestboutin.com



**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

# ENVERS ET CONTRE TOUS

Par Pierre Dorval

Une journée qui s'annonçait pourtant comme les autres. Petite ballade du samedi alors que nous avons planifié une sortie de voile tranquille, du moins en apparence. On quitte le Parc Nautique Lévy (PNL), notre port d'attache, vers 11h00, direction la baie de Beauport et la pointe ouest de l'île d'Orléans à la faveur du baissant. Un couple d'amis appareille en même temps que nous, et on se donne rendez-vous sur l'heure du midi pour dîner à l'ancre dans la baie de Beauport en attendant que la renverse s'installe, soit vers 14h00.

Pour ne pas atteindre nos objectifs trop rapidement, on favorise de tirer de courts bords en traversant le fleuve au lieu de vouloir bénéficier du courant de marée comme c'est le cas en croisière. Après tout, l'Amirale ne veut pas trop s'éloigner, il ne fait pas très beau et même si le vent ne souffle que de 10 à 15 nœuds pour l'instant, on annonce qu'il devrait forcer de 15 à 25 nœuds en après midi. Donc pas question de se retrouver dans le « taureau » avec une marée montante et un sud-ouest de 25 nœuds. Pas de problème lui dis-je, on ne s'engagera pas dans le chenal sud aujourd'hui.

On a beau prendre notre temps, on arrive quand même assez rapidement à la pointe de l'île et on se fait prendre un peu, le courant est encore assez fort pour nous entraîner vers le chenal sud. On manœuvre tant bien que mal pour retourner vers la baie de Beauport avec l'adonnant, mais le refusant nous fait perdre les précieux

dixièmes de mile nautique difficilement gagnés. Faut dire que le vent est plus de l'ordre de 10 nœuds que de 15, et que le ris pris au départ de la marina, suite aux discussions avec l'Amirale, fait en sorte que le courant est encore plus difficile à remonter. Par contre je tiens promesse et on ne reste que dans la porte d'entrée du chenal sud formée par les bouées K159 et K160, on n'est pas dans le chenal sud comme tel. Nos amis, quant à eux, sont toutefois bien engagés dans le chenal sud et on les voit au loin tenter de revenir en vain vers la baie de Beauport.

Comme mon « Amirale » commence à avoir faim, 1<sup>er</sup> avis (et je sais ce que ça veut dire, mais ça c'est une autre histoire), il est temps de se faire aider par la mécanique et de s'extirper de l'entrée du chenal sud en laissant enfin sur tribord cette fameuse bouée rouge K160 que l'on n'arrive pas à doubler depuis une demi heure. Donc, direction baie de Beauport pour un ancrage dans environ 15 pieds d'eau. Pas beaucoup moins, l'Amirale est très stricte là-dessus, et comme pour la manœuvre je m'occupe de jeter l'ancre et de laisser filer le câblot et qu'elle s'occupe de la barre et du profondimètre, on s'ancre, vous l'aurez deviné, dans 12 à 15 pieds d'eau. Après tout avec un tirant d'eau d'un peu plus de 5 pieds il ne reste quand même que de 7 à 10 pieds d'eau sous la quille, c'est raisonnable et prudent, je l'avoue. Nos amis, qui ont également fait appel à leur moteur à explosion, viennent nous rejoindre à l'ancrage.

On se retrouve donc ainsi trois bateaux à l'ancre (deux voiliers et un cruiser qui était déjà là avant notre arrivée). Tout est parfait! On prend le temps de déguster notre lunch en attendant la renverse qui nous faciliterait le



**De parole**  
**et d'action**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**  
QUÉBEC

**Gilles LEHOULLIER**  
Votre député de Lévis

retour vers notre port d'attache. Le vent commence à forcer et on discute de la nécessité de prendre le 2<sup>e</sup> ris avant de repartir lorsque soudain l'attention de mon « Amirale » est retenue par un voilier de plus de trente pieds, toutes voiles dehors avec une gîte estimée de 20 à 25° qui se dirige tout droit vers notre secteur.

Pierre! Il s'en vient vers nous! M'informe l'Amirale. Ben non! Il va virer de bord, il est encore loin, tu t'en fais encore pour rien, que je lui réponds. Et j'en rajoute en lui mentionnant qu'on était trois bateaux au mouillage, et que je ne voyais pas comment il pourrait avoir l'idée de venir ici dans à peine 12 pieds d'eau.

Pierre! Je te le dis, il ne s'enligne pas pour virer, il va passer à côté de nous! Ça n'a pas de sens! Voyons donc il doit être sur le point de changer de bord, il ne prendra pas le risque de s'emmêler dans une de nos lignes de mouillage. Bien voilà que, appelons-le le téméraire ou l'insouciant (pour ne pas l'identifier par son nom de bateau), s'engage entre les deux voiliers et effectue son virement de bord pour passer entre nous et le cruiser. L'Amirale n'était pas contente, ni d'ailleurs le propriétaire du cruiser. Et comme le chante Peter Gabriel dans une de ses compositions « If looks could kill, they probably will ». Vous comprendrez que contrairement à son habitude, l'Amirale n'a pas salué ce malheureux individu !...Quant à moi, je lui en voulais encore plus parce qu'il avait mis mon jugement en défaut et ce, devant l'Amirale, c'est pas très bon, ça lui donne encore des arguments pour d'autres situations similaires dans le genre « tu te rappelles la fois du voilier dans la baie de Beauport, c'est qui, qui avait raison! ».

Ce moment d'émotion étant à peine passé (quoique je savais que je n'avais pas fini d'en entendre parler), que voilà qu'un autre voilier, cette fois-ci un 25 pieds, se dirige dans notre secteur vent arrière en provenance de l'ouest, et le voilà qui exécute un 180°, non sans difficulté, à l'intérieur du triangle formé par nos trois bateaux au mouillage pour mieux repartir au près. C'était à se demander si on ne faisait pas partie d'un parcours à obstacle, ou encore, qu'il y avait une bouée imaginaire à contourner au centre de notre triangle dans le cadre d'une quelconque régate. C'en est assez pour l'Amirale et on se prépare à quitter le mouillage, non sans avoir pris notre second ris car, pendant que se déroulaient ces événements, le vent s'est finalement levé avec le changement de marée et on enregistre des rafales à 25 noeuds. Je finis par remonter l'ancre à bord, après y avoir décroché un bout de câble d'acier qui s'y était emmêlé, pendant que l'Amirale s'occupe des manœuvres à moteur.

On quitte tranquillement le mouillage et on se prépare à lever les voiles lorsque deux moto-marines se présentent devant notre étrave, le premier conducteur regardant le second, accompagné d'une jeune fille, et lui expliquant comment manœuvrer son engin (je précise pour ceux qui auraient les idées mal tournées, c'est le gars 1 qui explique au gars 2 comment manœuvrer la moto-marine, et non le gars 2 qui explique à la fille comment manœuvrer son ...). Ils zigzaguent, s'arrêtent, repartent sans se soucier de notre présence. L'Amirale, toujours à la barre, commence à s'impatienter surtout qu'un catamaran léger s'amène sur tribord. Pas question de hisser les voiles avant de s'être dégagé de cet environnement. On modifie donc notre route pour libérer la voie au catamaran tout en s'écartant du même coup de nos plaisanciers à moto, et on



● 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



**FINITION MARINE**  
ET PLUS INC

Réparation, entretien, fibre de verre, gelcoat  
Atelier mobile

**Johanne Dorion**  
Propriétaire

418 262-2285  
[info@finitionmarine.ca](mailto:info@finitionmarine.ca)  
[www.finitionmarine.ca](http://www.finitionmarine.ca)

pointe à nouveau le lit du vent pour hisser la grand-voile, dérouler le génois en laissant filer la drosse, et éteindre enfin le moteur.

Le retour au PNL se déroulera sans occasionner de stress supplémentaire à l'Amirale, du moins jusqu'au moment d'entamer notre approche pour entrer dans le bassin. On avait pourtant bien vérifié qu'il n'y avait personne d'engagé ou se préparant à s'engager dans la sortie de la marina quand soudain, arrivant de nulle part, surgit en trombe un autre adepte inconnu de moto-marine qui s'amusait, ou plutôt, se regardait 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. M'enfin s'exclamerait *Gaston La Gaffe*, ils se sont tous donnés le mot aujourd'hui.

Finalement, mon Amirale était bien contente de terminer la journée bien amarrée à son ponton, parée pour le « happy hour ». Nos amis qui arriveront peu de temps après nous, nous raconterons que la moto-marine avec les deux personnes à bord a chaviré au beau milieu du fleuve peu après qu'on se soit écarté de leur route et ce, à travers plusieurs bateaux, certains skippers ayant dû manoeuvrer pour les éviter. Avec le vent et la renverse, un clapot s'était levé et ils ne voyaient qu'occasionnellement les cheveux noirs de la jeune fille qui peinait à rejoindre l'embarcation. Gageons qu'elle n'est pas près de refaire de la moto-marine celle-là.

La morale de cette journée selon l'Amirale, voilier ou moteur, ce n'est pas tellement le type d'embarcation qui est en cause comme l'insouciance ou la témérité de celui ou celle derrière la barre et ce, encore plus à quelques jours d'une pleine lune. Ah! La pleine lune, je l'avais oublié celle-là, c'est peut-être l'explication de certains comportements observés! Un autre point à ajouter sur la liste de vérification avant le départ.



**TOILE**  
Concept  
Réparation Confection

418 843-1011 Division de Nettoie

**LETTRAGE FMD**  
La force de votre image, c'est notre affaire

- 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

# L'HISTOIRE DES ÉPICES ET DES AROMATES

## LE CURCUMA

### UN PEU D'HISTOIRE

Le **curcuma** est une plante herbacée vivace originaire du sud de l'Asie. Son rhizome séché et réduit en poudre est une épice très populaire. Le curcuma, nommé *haridra* en sanscrit, est un des principaux ingrédients du cari, un mélange d'épices omniprésent dans la cuisine indienne. En Asie, on a depuis longtemps découvert qu'ajouter du curcuma aux aliments permettait de conserver leur fraîcheur, leur saveur et leur valeur nutritive.



Ainsi, bien avant l'époque des conservateurs synthétiques, le curcuma jouait un rôle primordial comme *additif alimentaire*. Son nom chinois, *Jianghuang*, signifie « gingembre jaune », une allusion à sa ressemblance avec le gingembre, une plante de la même famille, et à la remarquable couleur de son rhizome qu'on a utilisé comme colorant et teinture.

En médecine ayurvédique (médecine traditionnelle de l'Inde), de même que dans les médecines traditionnelles de la Chine, du Japon, de la Thaïlande et de l'Indonésie, le



curcuma est utilisé pour stimuler la digestion, notamment parce qu'il augmente la sécrétion biliaire. En fait, ces propriétés sont universellement reconnues, si bien que le rhizome est commercialisé dans le monde entier.

Au cours des dernières décennies, on a isolé, dans les rhizomes du curcuma, des substances auxquelles on a donné le nom de curcuminoïdes (la curcumine constitue environ 90 % de ces composés). Il s'agit d'antioxydants très puissants, qui pourraient expliquer un certain nombre des indications médicinales traditionnelles de cette plante, notamment pour le traitement de divers troubles inflammatoires dont les douleurs rhumatismales ou menstruelles. En Asie et en Inde, il est également utilisé de façon topique pour accélérer la guérison des ulcères, des blessures ainsi que des lésions causées par la gale et l'eczéma, par exemple.

### LES BIENFAITS

Prévenir le cancer et contribuer à son traitement.

Traiter les ulcères de l'estomac et les maladies inflammatoires. Traiter les troubles digestifs.

Traiter les troubles du foie. Soulager les maladies inflammatoires (arthrite rhumatoïde).

*Usage externe* - Traiter les inflammations de la peau et les blessures



Le curcuma est utilisé comme médicament traditionnel pour le traitement des maladies de peaux, en particulier en Inde et dans l'île Maurice dans le traitement de la gale.

Il est utilisé depuis très longtemps comme anti-inflammatoire par la médecine ayurvédique indienne.

Le cancer du côlon est statistiquement moins présent dans les aires où on le consomme régulièrement. Le principe actif du curcuma, la curcumine, est l'objet de recherches actives. C'est un agent de chimioprévention efficace des cancers colorectaux chez les rongeurs (essais cliniques chez des volontaires en cours).

La curcumine pourrait également aider à stimuler les cellules du système immunitaire qui englobent les protéines du cerveau qui marquent la maladie d'Alzheimer.

L'activité thérapeutique du curcuma est décuplée en présence de poivre noir (pipérine). La biodisponibilité du curcuma est ainsi augmentée. L'ajout de la pipérine de poivre (contre-indiqué dans certains traitements) n'est pas utile avec le jus de curcuma contrairement à la poudre de curcuma séché. Le jus de curcuma obtenu à partir des rhizomes frais, conserve les phytonutriments fixes et volatils (curcumines, curcuminoïdes, huiles essentielles,...) présents dans le curcuma frais pour favoriser la biodisponibilité dans l'organisme.

## DÉGUSTATION

### Comment choisir le Curcuma

Le rhizome frais est nettement plus savoureux que la poudre, mais on le trouve rarement en Occident, excepté dans les épiceries asiatiques.

### Comment conserver le Curcuma

Conserver la poudre dans un contenant hermétique placé au sec et à l'abri de la lumière.

### Suggestions d'utilisation

On utilise le rhizome séché et réduit en poudre comme épice et il entre couramment dans les mélanges d'épices de la cuisine indienne, en particulier le curry.

Elle s'associe très bien avec de nombreuses épices et avec le basilic, mais également avec le chou fleur, les



pommes de terre, le riz, les lentilles, les haricots, les volailles, les oeufs, les poissons à chair blanche, les moules et les sauces à base de tomate et colore subtilement les mayonnaises, les oeufs brouillés, les sauces à la crème, les fromages au four et les gratins.

On utilise le rhizome séché et réduit en poudre dans le mukhavas (mélange indien de graines pris en fin de repas pour favoriser la digestion), le colombo antillais, le ras-el-hanout du Maghreb (bien que les recettes vendues en flacon à travers le monde ne contiennent que six à dix épices, la recette traditionnelle du ras el hanout varie entre 24 et 27 ingrédients (formule la plus courante) et peut aller jusqu'à plus de quarante, toutes les épices sont lavées, séchées et moulues). Il est très utilisé également dans la cuisine réunionnaise.

Le curcuma est aussi largement utilisé dans les cuisines thaïe et cambodgienne dans la confection des currys, en particulier du célèbre amok, mais aussi de divers condiments. Au Cambodge, il entre dans la composition de diverses boulettes, dont les boulettes de porc aux épices.

Pour préparer la poudre, il faut faire bouillir le rhizome, ôter sa peau, le faire sécher au soleil, puis le réduire en poudre. Il a alors perdu les trois quarts de son poids. Sa saveur est poivrée et très aromatique.

## Colorant

Le curcuma était aussi largement utilisé comme teinture jaune orangé - pour le costume *safran* des sâdhus ou des moines bouddhistes par exemple - avant l'invention des teintures chimiques.

Il est à l'origine du colorant alimentaire jaune industriel E100 (curcumine). 🚢





Les spécialistes du bateau neuf et usagé à Lévis

*Vente et achat de bateaux / pièces et services*

4689 Blvd de la Rive Sud, Lévis, G6W1P5 / 581-307-ZONE (9663)

**Bateau  
Concept**



**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](http://www.bateauconcept.com)**