

L'ÉCOOUTILLE

Jun 2009 - Volume 16 No.2



Parc Nautique Lévy (1984) Inc.



La photo en page couverture a été prise par Michel Lemieux lors de la soirée d'ouverture de la saison de Parc Nautique Lévy tenue le 22 mai 2009 au restaurant HOONG PALAIS THAÏ.

Après avoir bien manger, les personnes présentes ont pu changer de table et tenter leur chance au jeu de Black Jack.

D'autres photographies de la soirée vous sont présentées en pages 9 et en page 20.

Administrateurs

COMMODORE

M. Jean-Luc Lemieux

VICE-COMMODE

M. Georges Leblanc

SECRÉTAIRE

M. Jacques Demers

TRÉSORIER

M. André Langevin

DIRECTEUR DES RELATIONS SOCIALES

M. Michel Lemieux

DIRECTEUR DES TRAVAUX

M. Mario Côté

DIRECTEUR DU PERSONNEL

M. Yvan Blanchet

REPRÉSENTANT DE LA VILLE DE LÉVIS

M. Simon Théberge

L'Écouteille est publié

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

Il est distribué gratuitement à ses membres par courriel et placé sur le site Web

www.parcnautiquelevy.qc.ca

Des copies sont disponibles à la capitainerie (secrétariat).

ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Georges Leblanc

RESPONSABLE TECHNIQUE

Marc Royer

COLLABORATEURS

Germain Bussières

France Côté

Pierre Dorval

André Langevin

Georges Leblanc

Jean-Luc Lemieux

Michel Lemieux

RECRUTEMENT ET PUBLICITÉ

France Côté

CORRECTRICE

Cécile Therrien

INFOGRAPHIE

Maude Royer

Personnel 2009

COORDONNATRICE

Mme France Côté

MAÎTRE DE PORT

M. Germain Bussières

ADJOINT AU MAÎTRE DE PORT

M. Samuel Roy

GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina

M. Jean-Mickaël Bernier

PRÉPOSÉE PRINCIPALE

Mme Roxanne Bérubé

PRÉPOSÉS (Services aux membres)

M. Gabriel Breton

Mme Jessica Boutin-Labrecque

M. Vincent Lacroix-Langevin

PRÉPOSÉE au stationnement

Mme Catherine Mercier

PRÉPOSÉS à l'entretien

M. Louis-Jérôme Doran-Plante

M. Hugo Sanschagrın

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 Jean-Luc Lemieux



Mesdames et Messieurs,

Au moment où ces lignes sont écrites, le beau temps semble être de retour. Les mises à l'eau ont débuté en lion pour s'essouffler rapidement. Est-ce la température, le manque de disponibilité, la récession économique, je ne sais.

L'activité «Splash sur Lévis» se tiendra tel qu'annoncé. Il est à espérer que les inscriptions seront nombreuses.

Pendant ce temps, votre conseil d'administration doit solutionner de nombreux problèmes qui s'empilent les uns sur les autres. Jamais dans le passé en a-t-on connu autant.

Le dossier du restaurant nous cause encore des maux de tête. Problèmes de transition et d'offres de service, difficultés du côté de la Régie des alcools, installations électriques non conformes et dangereuses - nous avons échappé de peu à un sinistre - et propreté des lieux.

Pendant ce temps, certains gérants d'estrade en ont profité pour nous rappeler que l'Internet n'est pas trop fonctionnel dans notre bassin. Nous le savions tous depuis plusieurs années. Maintes solutions ont été mises de l'avant aussi bien par nos membres que par des personnes connaisseuses dans le domaine. Dans bien des cas, l'achat d'une antenne au coût d'une trentaine de dollars aurait pu combler les besoins de plusieurs. Finalement, des soumissions ont été demandées et la Compagnie Oricom installera un réseau fonctionnel d'ici peu. À ce que je comprends, chaque utilisateur aura un code d'accès et le téléchargement sera limité. Pas question de charger des jeux pendant des heures et des heures.

Le dossier des pontons fait encore jaser. Plusieurs solutions ont été envisagées: combler les boudins de flottaison avec de la mousse à très haute densité d'où une augmentation du poids des

installations et un coût de réalisation de l'ordre de 800,00\$ pour chacun des flotteurs, installation de ballons gonflables aux deux extrémités de chacune des unités et retour aux caissons traditionnels. Au cours de l'été, le temps le permettant, un certain nombre de flotteurs seront remplacés par des flotteurs dont les extrémités auront été refaites par l'ajout d'une couche de goudron plastifié. Le processus s'étendra sur plusieurs années, n'en déplaise à d'aucuns.

La plus récente tuile à nous tomber sur la tête est celle de la non conformité de nos installations pour la distribution du pétrole. Dès la réception du rapport officiel, la marina devra demander un délai pour la réalisation des modifications à apporter car, théoriquement, les modifications devraient être réalisées d'ici le premier juillet de la présente année : dresser un calendrier des travaux, préparer un devis, demander des soumissions, choisir une entreprise, obtenir les approbations nécessaires et faire exécuter les travaux. Pour minimiser l'inconvénient majeur pour nos membres et visiteurs, soit l'interruption de l'alimentation en pétrole pendant plusieurs semaines, les travaux pourraient être exécutés à la mi ou à la fin de septembre. Votre conseil d'administration devra se pencher sur la solution la plus appropriée pour notre organisation, car les sommes monétaires requises peuvent varier entre vingt et quatre-vingt mille dollars. Si un membre croit être en mesure de financer un tel montant, qu'il se manifeste rapidement.

Quant à la grue de mâtage, un examen sérieux du socle sera réalisé dans les semaines à venir.

LE MOT DU COMMODORE (SUITE)

par Jean-Luc Lemieux

Le bloc de béton qui en constitue la base serait instable à cause de l'action des glaces et l'érosion de certaines parties du quai.

D'ici peu, des groupes de travail, composés de membres, seront invités à exprimer leurs points de vue sur l'administration de la marina. Ce sera l'occasion de mettre de l'avant des idées et solutions constructives pour l'avenir de notre marina. Certaines décisions pourraient avoir des conséquences financières plus ou moins importantes pour chacun de nous. Il faut bien prendre conscience que notre marina n'est plus ce qu'elle était il y a dix ou quinze ans. Le nombre des

membres dépasse les deux cents. Nos opérations s'étendent sur douze mois. Nos obligations sont considérables et de toute nature. Le bénévolat a ses limites. Les membres du conseil d'administration sont des membres réguliers qui ont décidé de s'impliquer pour le bien de tous, souvent à la demande de certains autres membres. Les sautes d'humeur de certains n'ont pas leur place. Dans toute organisation, l'on retrouve toujours de grands parleurs qui s'avèrent de petits faiseurs.

En attendant toutes ces choses, je vous souhaite une agréable saison de navigation. ■

PNL VEUT OBTENIR VOS COMMENTAIRES

par André Langevin, Trésorier, Conseil d'administration de PNL

Chers membres

J'ai reçu mandat du conseil d'administration de Parc Nautique Lévy de former des comités de membres pour des sessions plénières visant à recueillir vos commentaires sur le fonctionnement de PNL. Ces sessions plénières se tiendront avant les réunions du CA entre 19h00 et 20h00 et serviront à vous exprimer sur les points suivants :

- Satisfaction-commentaires quant au fonctionnement administratif et budgétaire
- Satisfaction-commentaires quant au fonctionnement du bassin
- Satisfaction-commentaires quant au fonctionnement du restaurant
- Rôles et responsabilités des administrateurs dans la gestion
- Rôles et responsabilités des membres sur l'ambiance de PNL
- Varia

Le nombre de personnes invités est limité, prière de vous inscrire d'avance auprès de France; la prochaine réunion avec plénière est le 10 septembre 2009 à 19h00. La réunion suivante sera annoncée dans l'écoutille.

Vos commentaires peuvent aussi être envoyés en tout temps à info@parcnautiquelevy.qc.ca et prière d'y attacher le sujet: «Commentaires pour sessions plénières».

À quoi servira toute cette information amassée? Le conseil d'administration est extrêmement sensible aux problématiques que nous vivons et aux difficultés de fonctionnement expérimentées cette année et nous croyons que l'apport des membres est essentiel afin d'améliorer ce fonctionnement. Les commentaires et propositions seront documentés et utilisés pour trouver des solutions, solutions qui seront présentées en assemblée extraordinaire, s'il y a lieu. Nous vous en ferons part au fur et à mesure de l'avancement du processus.

Bien à vous ■

POUR PLUS DE PRÉCISIONS

par La direction

CELUI À QUI VOUS CONFIEZ DES TRAVAUX EST-IL RESPONSABLE?

Parc Nautique Lévy vous demande d'être vigilant lorsque vous faites effectuer des travaux de réparation, de quelque nature que ce soit, par un entrepreneur en biens ou services.

En tant que membre de PNL, vous avez l'obligation de détenir une police en responsabilité civile d'un minimum de 2 millions couvrant votre responsabilité de membre en regard de la possession d'un bateau et de l'utilisation des services de la Corporation.

Alors, assurez-vous également que la personne ou la compagnie à qui vous confiez des travaux sur votre embarcation possède également un couverture d'au moins 2 millions en responsabilité civile couvrant les risques associés à son travail ou aux services qu'il vous rend.

La Corporation exige une telle couverture, mais elle n'a pas le plein contrôle sur votre choix d'entrepreneur.

MISES À L'EAU

La réglementation de la Corporation exige que l'ensemble des bateaux soient à l'eau à une date donnée.

Contrairement aux années antérieures où la date ultime pour les mises à l'eau du printemps était déterminée par règlement, la version 2009 de l'article pertinent se lit ainsi :

Sauf pour les membres de classe B qui ont une autorisation de remisage estival, tous les bateaux des membres qui sont remisés sur le site de la Corporation doivent être mis à l'eau à la date entérinée par le conseil d'administration annuellement. En cas de force majeure, un membre peut adresser par écrit une requête au conseil d'administration afin d'obtenir un délai supplémentaire pour la mise à l'eau ou le retrait du terrain de son bateau, en décrivant les motifs pour lesquels il formule cette requête. Article 2.d) du règlement de régie interne.

Pour 2009, cette date a été fixée au 21 juin. Pour permettre à chacun des membres de respecter cette date, la Corporation ajoute deux courtes périodes de mises à l'eau additionnelles, soit le **samedi 20 juin**, de 14h00 à 15h30 avec une marée de 13,5 pieds, haute à 17h06 et le **dimanche 21 juin**, de 07h30 à 8h30, avec une marée de 17,7 pieds, haute à 5h15.

De plus, le personnel de Parc Nautique Lévy n'effectuera aucune mise à l'eau à l'aide du «loader» durant la période comprises entre le 22 juin et le 2 juillet. ■



merrill allard inc. Produits pétroliers
À votre service depuis 1964

 **L'Impériale**


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



Steven Blaney
Député fédéral de Lévis-Bellechasse

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

 Une organisation carbone zéro*

LA CHRONIQUE DU POSÉIDON

Tiré du National Geographic, janvier 2009, page 108

MILLE JOURS DANS LA GLACE (1893-1896)

Fridtjof Nansen, un Norvégien, et ses treize compagnons avaient pour but d'atteindre le Pôle Nord sur le Fram (signifie : en avant), un bateau spécialement construit pour cette mission. Prévoyant être prisonnier des glaces tout en profitant de leur dérive, il a confié le design de son bateau à un architecte naval norvégien, d'origine écossaise, Colin Archer. Il proposa alors une coque ronde de façon à ce qu'elle soit soulevée au besoin par les glaces, un franc bord construit de solides madriers, une quille minime, le gouvernail et l'arbre de l'hélice rétractables dans un puits sous le bateau. Afin de garder l'équipage au chaud, Nansen isola l'intérieur d'une épaisse couche de feutre, de fourrures de caribou et de copaux de liège. Afin d'atténuer l'effet de la longue nuit polaire, il installa un moulin à vent avec dynamo et des lampes à arc.

Dans la cale, il aménagea un confortable salon décoré de sculpture de têtes de dragons et une bibliothèque comprenant quelque six cents volumes choisis soigneusement.

Il quitta Oslo à l'été 1893, longeant la côte de la Sibérie pour bifurquer vers le pôle. Le 22 septembre, aux limites de la banquise, son bateau est pris dans les glaces comme prévu. Le 14 mars 1895, voyant qu'il ne pourra pas atteindre le pôle en bateau, il décide de s'y rendre à pied en compagnie d'un membre de son équipage, Hjalmar Johanson, trois traîneaux, deux kayaks et 28 chiens. Ils se sont rendus à un point que personne n'avait atteint jusqu'à ce jour. Ayant promis à leur femme de revenir vivant, les deux aventuriers rebroussement chemin, mais sans jamais retrouver leur bateau. Celui-ci a poursuivi sa dérive jusqu'au 13 août 1896 avant de retrouver l'eau libre pour finalement entrer au port (20 août 1896).

Nansen et Johanson ont continué leur route pour atteindre Franz Josef Land (île dans l'océan Arctique au nord de la Russie) le 7 août où le Windward les a recueillis pour les ramener à Oslo. Un périple pédestre de quatorze mois après avoir bouffé les 28 chiens en plus d'animaux sauvages. ■

Spécial saison 2009
LES ALIMENTS
M&M
Filet de porc mariné
• Au beurre de pommes
• Teryaki
400g/14oz
Vendu individuellement
3 à 4 portions
6.99 Chacun 7.99\$ rég.
Mentionnez «Spécial Marina» à la caisse pour profiter de cette offre.
Valide au 63, Kennedy, Lévis et au 835, 4e ave., St-Romuald
Lynda Bégin, franchisee - 838-0999 et 834-2063

ML & Fils
DEPUIS 1960
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

GUIDE SUR LA HAUTEUR DES GUIDES

par Marc Royer

En tant que responsable technique du journal l'Écouteille, j'ai l'avantage de lire les articles qui sont destinés à remplir les pages du numéro à venir.

Inspiré par l'article de La direction intitulé «Pour plus de précisions», je me permets de réagir sur la présence des bers qui sont rangés sur la jetée ouest.

La présentation est impressionnante. Les bers sont rangés et alignés en colonnes dégagées; un travail de bon goût, presque du grand art.



Mais voilà où le bât blesse! On dirait une armée gauloise prête à affronter un ennemi. La grande majorité des bers ont leurs guides pointés vers le

ciel et, comme si ce n'était pas suffisant, souvent la pôle donne le ton et menace les nuages.

Pourtant, en février dernier, lors de l'assemblée générale, le conseil d'administration présentait une nouvelle version des règlements généraux dans laquelle étaient repris les articles sur la tenue de tels événements. Je ne parle pas ici de la tenue de l'assemblée générale, ni de la préparation à la guerre, mais de l'obligation des membres propriétaires à l'égard de leurs bers.

L'article 4.b) du Règlement de régie interne stipule: « Les guides et échelles doivent être conçus de façon à être démontés pour occuper le moins d'espace vertical possible lors du remisage estival.»

Une analyse empirique pourrait nous porter à conclure qu'ainsi remisés, pointés à la verticale, les guides et échelles prennent moins d'espace au sol. Je vous l'accorde, mais, la volonté de la *Corporation*, dans cet article était de limiter l'espace en hauteur, soit l'espace vertical.

Avec l'obligation donnée à chaque propriétaire de concevoir les guides et les échelles de façon à être démontés, je comprends que la Corporation demande de plus qu'ils soient démontés. ■

RÉFLEXION SUR LA HAUTEUR DES BERS

par Marc Royer

Au moment de la mise à l'eau de mon voilier, alors qu'on arrivait à une hauteur d'eau raisonnable pour les voiliers, j'ai passé instinctivement un commentaire à Germain. Le premier voilier inscrit sur la liste, avait sa ligne d'eau au moins 1 pied plus haute que la mienne (celle de mon voilier, devrais-je dire). Comme le niveau d'eau était acceptable, Germain a devancé de 15 minutes ma mise à l'eau.

Par la suite, j'ai observé quelques bers de voiliers pour constater que certains étaient construits beaucoup trop haut. Si le voilier est suspendu de 6 pouces, voire 12 pouces au dessus du support

de quille, cela permet sans doute de faciliter l'application de l'antialissure sous la quille, mais je n'y vois que des inconvénients. Le centre de gravité se trouve alors inutilement élevé, l'échelle doit être plus longue, l'exposition aux vents hivernaux aura plus d'impact, et ça prend plus d'eau dans la rampe pour la mise à l'eau et la sortie de l'eau, sans compter le coût des 4 poteaux trop longs.

Sur certains bers, on constate que les supports de la coque épousent bien les rondeurs de celle-ci, mais qu'on n'a pas été en mesure de calculer la hauteur de la quille. À la limite, le support de

RÉFLEXION SUR LA HAUTEUR DES BERS (SUITE)

par Marc Royer

quille pourrait être de 12 pouces plus bas que le cadre principal du ber ou que l'essieu arrière. Je m'explique.



Voici un exemple où la quille est positionnée 4 pouces plus bas que le cadre.

La rampe a une inclinaison variant de 13 à 15 degrés dans sa partie inondable. (On parle ici de degrés d'angle et non de degrés de température).

Un ber dont les supports avant et arrière sont distants de 12 pieds, présente une différence de près de 36 pouces entre les deux cadres lorsque le ber est dans la pente. Si votre ber est assez lourd pour ne pas flotter à cause des pneus, cette hauteur de dégagement permettrait, à la limite, d'abaisser la quille d'environ 12 pouces sous le niveau de base du cadre, donc l'ensemble du voilier sur ses supports.

Sans faire trop de savants calculs, il est même facile de prévoir le passage d'une quille à ailettes avec une bonne précision à la condition d'avoir une bonne indication de l'immersion du ber dans l'eau. Cette indication est alors reportée sur le support avant du ber pour que Samuel la voit bien. Le seul facteur variable dans cette donnée est le poids de chargement du bateau qui influence la ligne de flottaison. Alors un conseil, assurez-vous que l'ami qui vous aide lors des mises à l'eau et les sorties de l'eau soit disponible et qu'il maintienne un poids stable. ■

LA PLUS GRANDE SALLE DE MONTRE AU CANADA

Profitez de nos promotions sur places

Bateaux de pêche et de plaisance

PLUS DE

80

UNITÉS À L'INTÉRIEUR

Gamme complète des moteurs Mercury

Pontons de 14' à 24'

GAMME COMPLÈTE POUR TOUS LES BUDGETS

Ça vaut le déplacement

Le plus grand choix au meilleur prix

www.roulotteschaudiere.com

(voyez nos produits en ligne)

SMOKERCRAFT

PRIX SANS SURPRISE

REMORQUES DE BATEAUX DISPONIBLE

OFFRE DE LANCEMENT SUR TOUS NOS BATEAUX

OUVERT 7 JOURS SUR 7

LES MEILLEURES MARQUES, LES MEILLEURS PRIX ET UN SERVICE IMPECCABLE

CHAUDIÈRE MARINE

bateaux pontons

www.chaudieremarine.com

Les Roulottes

www.roulotteschaudiere.com

Chaudière inc.

870, chemin Olivier, Saint-Nicolas (Québec) Sortie 305 de l'autoroute 20 (418) 831-3080

RÉGATES
CCPNL

SAISON 2009

COMITÉ DE COURSES PARC NAUTIQUE LÉVY

par Marc Royer

Voici l'horaire des courses pour la saison 2009

Contrairement à l'information parue dans le précédent numéro de l'Écoutille, certaines dates ont été corrigées pour tenir compte des heures des marées pour la tenue des courses.

Sept (7) courses sont au programme, y compris la manche double à Neuville, soit l'équivalent d'une course par mois.

Chaque course disputée donne droit à un trophée différent.

Trois manches seront prises en compte pour l'attribution du trophée «Hommage aux régatiers» qui sera attribué en fin de saison.

Pour les courses sur semaine, le départ sera donné à 18h00, réunion des barreurs à 17h30.

Nous vous attendons en grand nombre. Les résultats sont publiés sur le site web de la marina www.parcnautiquelevy.qc.ca sous l'onglet /régates CCPNL/résultats/ ■

Judi 28 mai. Départ à 18h00
Pour le trophée Escadrille de la Chaudière

Vendredi le 12 juin. Départ à 18h00
Pour la Coupe Médias – Gens d'affaires

Dimanche 12 juillet (Neuville en deux manches)
Pour le trophée Les Voiles Blanches
- Départ de PNL à 8h00 du matin
- Départ de Neuville : au plus tard à 14h00

Mercredi le 19 août. Départ à 18h00
Pour la Coupe Capitaine-Bernier

Mercredi le 9 septembre. Départ à 18h00
Pour le trophée Port de Québec

Samedi 19 septembre. Course du CRYQ.
Départ par le CRYQ.
Pour la Coupe Ville de Lévis et le trophée
Tour de l'Île



UN DÉBUT D'ANNÉE DU TONNERRE...

par Georges Leblanc, skipper



L'année 2009 en est à ses débuts et je prépare un gros coup, il s'agit de faire l'acquisition d'un super coursier VOR60. Le hic, c'est qu'il est en Suède et dès le début de janvier, je me rends au Danemark et puis je traverse la Suède et, afin d'aller inspecter ce voilier; il est en parfait état et après quelques heures, je suis convaincu que je dois tenter de me le procurer. Il convient parfaitement aux objectifs que je recherche, il rencontre les critères fixés et je ne suis pas venu de si loin pour me balader, mais pour me procurer un voilier exceptionnel. Je ne tarde pas à produire mon offre d'achat et après de grandes négociations, je me retrouve à nouveau propriétaire.

Voilà une nouvelle aventure qui débute...

Mais il faut dire que ce n'est pas à la porte à côté et les étapes à franchir ne sont pas négligeables; il y a la barrière des langues, les nombreux intervenants, la préparation du voilier et finalement son retour au pays.

Comme prévu, en mars je suis allé en Suède à Västervik et j'ai pris possession de mon VOR60 «Océan Phénix». J'ai aussi rencontré le proprio de l'entrepôt et pris entente avec lui pour ce qui est de la suite des opérations qui n'ont rien de banal; cela devait se régler face-à-face, j'en avais marre des intermédiaires, des téléphones, des communications écrites par courriels.

Le voilier est entreposé là depuis plus de trois années consécutives, peut-être davantage et, depuis ce temps, il est bien à l'abri de toutes les intempéries. Mais une si longue période sans naviguer m'oblige à tout réviser, à effectuer une préparation minutieuse avant que sa sortie de l'entrepôt n'ait lieu, avant qu'il ne reprenne du service. Pendant plus de huit jours, je suis seul dans l'entrepôt, tel un solitaire, du matin au soir sans cesse je besogne. J'effectue plus de 160 heures de travail, sans être dérangé par âme qui vive. Je me suis concentré à remettre en fonction la motorisation, les ballasts, l'électricité, l'électronique. J'ai changé les quatre batteries, appliqué la peinture antisalissure, j'ai vérifié le mât et ses composantes. Il y avait des tâches assez exténuantes à effectuer, surtout lorsqu'il

s'agissait de ferler et de mettre dans leur sac de très grandes voiles telles qu'un gennaker ayant 56 pieds de bordure et un guindant ayant plus de 86 pieds de longueur. Ne pouvant procéder à la sortie du voilier de l'entrepôt et à sa mise à l'eau le ou vers le 16 mars, j'ai donc décidé de m'en retourner chez moi, au Québec. Il s'agissait d'adapter à nouveau mon projet à la réalité du moment, de profiter d'un court intermède avec les miens avant de reprendre pour une troisième fois la voie des airs en direction de Stockholm en Suède et, pour la suite, i.e. la mise à l'eau, le mâtage, l'avitaillement et l'étape qui nous mène à Saint-Malo, en France. Pour cette première étape, je suis assisté de Jean et Claude, deux gars de Dolbeau au Lac St-Jean et de Juhani, un finlandais.

Du départ de Saint-Malo pour la traversée de l'Atlantique Nord jusqu'à 1 500 milles nautiques de l'arrivée à Halifax, ce bout de mon aventure a été relaté dans l'Écouteille de mai dernier et ça débutait comme suit « La mise à l'eau du Océan Phénix s'est effectuée comme prévue le 8 avril et le mâtage le 9 avril entre 6h00 et 8h00 a.m. Même si tous mes équipiers étaient sceptiques à propos du départ prévu dès vendredi le 10 avril, ils ont été confondus car à 17h00, l'Océan Phénix quittait la rade de Västervik... etc.». La traversée s'est déroulée comme racontée, mais il est difficile d'ignorer les contraintes et difficultés que l'on

peut rencontrer sur une traversée océanique en mai, cap à l'ouest, contre les vents dans une mer cahoteuse, dure et froide. La météo est changeante et imprévisible, le soleil ne brille pas souvent, le vent souffle à quinze nœuds et, en l'espace d'une dizaine de minutes, le ciel s'ennuage et le vent monte à trente nœuds ou pire encore.

Un soir, nous prenons un bon repas et puis, pendant ce temps, Louis, un de mes équipiers, effectue son quart de deux heures; les vents oscillent entre 20 et 30 nœuds et les nuages qui se pointent à l'horizon ne me disent rien qui vaille. Je crains que la situation ne se corse et il ne faudrait pas attendre trop longtemps avant de diminuer la voilure. J'hésite un peu, car le vent baisse fréquemment d'intensité et puis se remet à souffler, donc je désire profiter du moment où le vent faiblira pour affaler le génois et prendre un troisième ris dans la grand-voile. Mais ça arrive trop souvent que lorsque l'on pense affaler, nous sommes déjà en retard pour la manœuvre. J'avise l'équipage de se présenter à l'extérieur en toute vitesse. Je me dois d'insister.

– Vite! Vite! Ça presse, ne prenez pas dix minutes à vous vêtir. C'est tout de suite.

Avant que la gang arrive au cockpit et que je leur explique la manœuvre et que je confie à chacun d'eux une responsabilité, ce foutu vent a monté à près de 35 nœuds avec des rafales à 40 nœuds. Nos paroles ne portent plus, je dirige la délicate opération d'affaler la belle et nouvelle grand-voile que par des signes. Encore faut-il qu'ils me regardent, qu'ils me voient. La grand-voile doit descendre à toute allure, sinon elle va s'abîmer en claquant violemment et pour continuer la traversée elle nous est indispensable. John laisse filer la drisse, ça va, la voile tombe sur le pont. Nous sommes trois bien harnachés, crochetés aux lignes de vie. Il nous faut réussir à la récupérer, la noirceur crée une ambiance troublante. Nous peinons pendant une demi-heure pour étouffer cette très grande voilure qui se gonfle tel un parachute. Il s'agit de lutter contre le vent, les

embruns, le roulis et cette énorme voile, de la ficeler à la bôme afin qu'elle ne retombe pas sur le pont ou qu'elle ne soit pas entraînée à la mer par une vague. Aussitôt terminé, Pierre et moi allons sur le pont avant afin de hisser le foc tempête, même s'il est très petit pour un voilier de cette taille, nous hissons péniblement cette voilure en nous retenant au balcon à chaque fois qu'une vague vient nous fouetter; cela devient difficile tant nous avons les doigts crispés, gelés. Notre vision est limitée dans le noir, concentrés nous entendons le tissu claquer violemment et espérons que les gars au cockpit étarquent la drisse et bordent l'écoute sans tarder. Enfin, bien que trempés jusqu'aux os nous pouvons revenir satisfaits au cockpit. Maintenant, le barreur peut diriger l'Océan Phénix en toute facilité même si le vent monte jusqu'à quarante nœuds.

– Les gars! La manœuvre est bien réussie. Bravo!

Nous on va se sécher à l'intérieur.



Il ne reste plus que le barreur et moi-même en poste, les autres équipiers se couchent tant ils sont exténués. Ça tape de plus en plus dur, l'indicateur du vent indique souvent quarante-cinq, cinquante nœuds. La mer se forme, Michel, le barreur, est impressionné par les vagues de trente pieds qui voyagent à grande vitesse. Le voilier sous foc tempête file maintenant à quinze, seize

UN DÉBUT D'ANNÉE DU TONNERRE... (SUITE)

par Georges Leblanc, skipper

nœuds et plus; il ne veut plus s'arrêter. Je me place tout près de lui, le surveille et l'encourage, il barre bien sur le bon cap. Il m'est difficile d'échanger avec lui car le vent souffle quelquefois à soixante nœuds. Des paquets d'eau envahissent le pont avant et viennent nous narguer jusqu'en arrière du cockpit, même qu'il y a aussi de violentes vagues qui embarquent par le travers et submergent le cockpit, il s'agit de se cramponner, je vérifie que les mousquetons de nos harnais soit bien fixés aux pontets.

Nous réussissons à bien faire, ça fait plus de trois heures que nous nous accommodons de ces conditions difficiles; en temps ordinaire, il y a longtemps qu'aurait eu lieu le changement de quart, mais j'ordonne au prochain barreur de rester à l'intérieur, car il ne se sent pas de taille. Bientôt, je devrai décider s'il est avantageux de continuer ainsi toute la nuit mais, avant d'affaler une voile dans un vent semblable, je dois y penser deux fois... Nous contrôlons la situation jusqu'à l'instant où le profilé de vinyle qui relie la voile à l'étai se brise. Instantanément, la voile se retrouve à plusieurs mètres par le travers du voilier et elle risque de se prendre dans les barres de flèches et de s'endommager. Michel donne un coup de barre bien fait et amène le voilier de travers au vent. Je sollicite en toute urgence l'aide de Pierre; il borde l'écoute de manière à ramener la bordure de la voile au-dessus du pont avant. En même temps, je dois choquer la drisse et puis il me suffira d'aller récupérer cette voile sur le pont avant. Mais voilà qu'un imprévu de taille s'ajoute; la gaine de la drisse se brise et je ne peux plus descendre la voile qui se ballade en tout sens au dessus de l'océan. Pendant plus d'une demi-heure je peine afin de la libérer. À l'aide d'un marteau et d'un gros tournevis, je dois détruire le taquet morceau par morceau sinon la drisse devra être coupée et la voile s'en ira sous la carène du voilier. Finalement l'opération réussit; Pierre, John et moi allons attacher de toute part cette petite voile sur le pont avant. Le voilier est à sec de toile. Encore une fois nous

sommes détremvés; bientôt nous n'aurons plus de vêtements secs à porter.

– Tout le monde en dedans, fermons l'écoutille, allons prendre un bon café et nous reposer, je leur dis.

Personne ne conteste. Tous vont se coucher, pendant que moi, toute la nuit durant, je surveille les alentours et la dérive contraire à notre route qui nous fait perdre de nombreux milles. Peu importe, tout mon monde est en sécurité le temps que la tempête s'estompe. L'équipage récupère, ils ont enfin vu et réalisé à quel point l'océan est puissant. Dès le lever du jour, je sors dehors afin de faire le bilan de cette nuit de tempête; mon premier constat révèle que le balcon avant est cassé, que deux chandeliers en carbone sont rompus ainsi que le profilé de vinyle qui ne nous permet plus de mettre de voile avant. Je m'affaire à remettre de l'ordre dans le cockpit et sur le pont avant. Je démêle les nombreux cordages, attache à nouveau les voiles afin que les vagues qui envahissent le pont ne les entraînent pas par dessus bord. Satisfait je rejoins mes équipiers qui roupillent bien à l'abri en attendant que le vent se fatigue et que la mer se calme. Dès la fin de l'après-midi, l'Océan Phénix reprend sa route en direction du Canada.



Pour en savoir davantage, visitez : www.georgesleblanc.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

428, rue du Bel-Air, Lévis, G6V 6L1 Tél.: 418-838-0873
 Fax.: 418-838-3796

MOTO  **VTT**




LOUEZ-MOI
à l'heure, à la journée, à la semaine

11337 boul. Valcartier
Loretteville
(418) **842-2703**
www.smsport.ca

ROBERT BÉGIN, dir. général des ventes

   



Desjardins
Caisse populaire
de Lévis

PARTENAIRE DE NOTRE MILIEU



AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE
OCEANIC TANKERS AGENCY LIMITED

Un service soigné... un travail de qualité

Une équipe professionnelle



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

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

André Boivin, propriétaire

Couvre-Planchers
Pelletier inc. 
LE SAVOIR-FAIRE RECONNU

Yvan Pelletier, président

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

Membre du groupe **DECO SURFACES** inc.
4600, boul. de la Rive-Sud, Lévis (Québec) G6W 5N6
Tél.: (418) **837-3681** • Télécopieur: (418) **837-7150**

NOUVEAU GUIDE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE

par Pierre Dorval

Transports Canada a publié un nouveau guide de sécurité nautique en janvier 2009. Ce guide a été rédigé pour promouvoir des pratiques nautiques sécuritaires et responsables chez les plaisanciers du Canada. Dès l'introduction, on y mentionne que : ... «si vous ne devriez retenir qu'une seule chose de ce guide, c'est de toujours porter votre gilet de sauvetage lorsque vous vous trouvez sur un plan d'eau. Cela peut vous sauver la vie».



La révision de ce guide a été nécessaire suite à des changements apportés aux lois sur la navigation de plaisance. Certains des renseignements du nouveau guide sont tirés du nouveau Règlement sur les petits bâtiments qui devrait entrer en vigueur à l'été de 2009.

Permis versus immatriculation

Le permis d'embarcation de plaisance est constitué des numéros d'identification affichés sur votre embarcation. Vous pouvez obtenir un permis

gratuit en vigueur pour dix ans auprès de Service Canada. Si l'embarcation est déjà munie d'un permis, assurez-vous que ce dernier est établi à votre nom et que vos coordonnées sont à jour. Pour en apprendre davantage sur l'obtention ou le transfert d'un permis d'embarcation de plaisance, visitez le www.servicecanada.gc.ca ou communiquez avec Service Canada.

Bien que vous ne soyez plus tenu d'immatriculer une embarcation de plaisance de plus de 15 tonnes de jauge brute, vous pouvez tout de même décider de le faire. Même si l'immatriculation coûte de l'argent, elle vous offre des avantages importants, dont les suivants :

- la preuve de propriété (titre juridique) de votre embarcation;
- le droit de battre pavillon canadien;
- un nom unique et un numéro officiel pour votre embarcation;
- le droit d'utiliser votre embarcation comme garantie d'hypothèque maritime.

Compte tenu que la preuve de propriété peut être très importante aux frontières internationales, c'est une bonne idée d'immatriculer toute embarcation que vous prévoyez exploiter à l'extérieur du Canada. Pour en apprendre davantage sur l'immatriculation de votre embarcation, visitez le bureau d'immatriculation des bâtiments de Transports Canada, au www.tc.gc.ca, ou communiquez avec ce ministère.

Compétence des conducteurs

Dès le **15 septembre 2009**, toute personne exploitant une embarcation de plaisance motorisée devra transporter une preuve de compétence en tout temps. La preuve de compétence n'est pas requise pour les embarcations de plaisance non équipées de moteurs.

Avitaillement sécuritaire en carburant

Les fuites ou les déversements de carburant ne sont pas seulement nuisibles pour le milieu marin, mais constituent aussi un risque d'incendie. Suivez ces étapes lorsque vous effectuez l'avitaillement – c'est la façon sécuritaire de procéder et c'est la loi.

- Amarrez convenablement votre embarcation pour éviter tout déversement.
- Coupez tous les moteurs.
- Faites débarquer tous les invités.
- Éteignez toutes les flammes nues.
- Ne fumez pas.
- Mettez hors tension les commutateurs électriques et blocs d'alimentation.
- N'utilisez pas d'appareils électriques, comme des radios portatives.
- Fermez les fenêtres, hublots, écoutilles et portes de cabine.
- Avant de faire le plein, enlevez les réservoirs portatifs de l'embarcation.
- Placez le tuyau dans l'orifice de remplissage.
- Assurez-vous de connaître la capacité du réservoir afin d'éviter tout débordement – vous avez l'obligation d'éviter les fuites et les déversements de carburant sur la coque ou dans l'eau.
- Nettoyez tout dégât et jetez le chiffon ou le linge utilisé dans un conteneur approuvé.
- Avant de démarrer le moteur à essence, mettez en marche le ventilateur du compartiment moteur pendant au moins quatre minutes.
- Avant de démarrer le moteur, vérifiez s'il y a une odeur qui signale la présence de vapeurs dans le compartiment moteur.

Les nouvelles lois environnementales concernant le diesel font en sorte que le type de diesel disponible à la pompe change souvent. Suivez les directives de sécurité fournies par les fournisseurs de carburant ainsi que les manuels d'utili-

sation du moteur et du système de votre embarcation.

Liste de vérification avant le départ

Soyez prêt à faire face aux imprévus – Vérifiez cette liste avant chaque voyage

Gilets de sauvetage – Portez-les !

- Transportez un gilet de sauvetage approuvé au Canada pour chaque personne à bord.
- Assurez-vous que les gilets sont en bon état (vérifiez la fermeture éclair, les boucles, le tissu, les coutures, etc.).
- Vérifiez que les gilets sont d'une taille correspondant à la taille de chaque personne à bord.

Compétence des conducteurs – Êtes-vous prêt à entreprendre un voyage sur l'eau?

- Suivez un cours de sécurité nautique.
- Conservez votre carte de conducteur d'embarcation de plaisance ou une autre preuve de compétence à bord de votre embarcation.

Conditions météorologiques – Vérifiez et surveillez les prévisions de conditions météorologiques maritimes.

Plan de navigation – Déposez votre plan avant de partir.

(Consultez le guide pour obtenir un exemple de plan de navigation)

- Indiquez votre destination et le moment de votre retour à une personne en qui vous avez confiance.

Équipement de sécurité – Exigé par la loi et essentiel à la sécurité.

(Consultez le guide pour connaître l'équipement requis dans votre embarcation)

- Assurez-vous que tout l'équipement est à bord, en bon état de fonctionnement et facile d'accès.

suite page 17



Claude Marcoux Ltée
 THANATOLOGUE

Jean Garneau

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

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




Marc Royer
 Architecte

1005, rue Commerciale, Saint-Jean-Christophe (Québec) G6Z 3H4
 Téléphone : (418) 839-5185 • Télécopieur : (418) 834-0157

BERGEDAC

BERGEDAC LTÉE Licence R.B.Q.: 1331-4208-57
 ENTREPRENEURS GÉNÉRAUX

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

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

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

Grues Québec Lévis INC.

— Propriétaire/Opérateur —

Téléphone : **Gerry & Guylaine Valcourt**
 (418) **872-1234**
 Sans frais :
 1 877 **873-1234**



grue@qc.aira.com
Boul. Hamel, Québec & de la Rive-Sud



TYMoteurs

1091, rue Commerciale St-Jean-Christophe, Qc G6Z 2E8
 Tél.: 833-0500 Fax: 833-0511
 tymoteur1@bellnet.ca www.tymoteurs.com

684, Route 281 Saint-Raphaël, Qc GOR 4C0
 Tél.: 243-2292 Fax: 243-2123
 tymoteur@globetrotter.net



ski-doo
SEA-DOO
can-am
KTM
PGO
 SCOOTERS

- Tondeuse
- Scie à chaîne
- Tracteur
- Vêtements





Ultramar

NOUVEAU GUIDE DE SÉCURITÉ NAUTIQUE (SUITE)

par Pierre Dorval

- Transportez une trousse de premiers soins, des outils de base et des pièces de rechange.

Cartes, compas et dangers locaux – Sachez où vous êtes en tout temps.

- Soyez au courant des dangers locaux, des niveaux d'eau et des marées.

Carburant – Vérifiez votre réservoir et rappelez-vous ceci :

1/3 pour partir, 1/3 pour revenir, 1/3 en réserve.

État de l'embarcation – Votre embarcation devrait-elle quitter le quai?

- Examinez la coque pour voir si elle comporte des fissures ou d'autres dommages.
- Vérifiez les systèmes : électrique, avitaillement de carburant, propulsion et refroidissement.
- Assurez-vous que la commande des gaz et le gouvernail fonctionnent bien.
- Vérifiez l'huile.
- Examinez les tuyaux et les lignes pour voir s'il y a des fuites ou des fissures, et remplacez-les au besoin.
- Assurez-vous que les attaches et ceintures sont bien fixées et en bon état.
- Inspectez et nettoyez les bougies, et remplacez-les au besoin.

- Vérifiez les filtres à huile et à eau, et remplacez-les au besoin.
- Vérifiez la charge de la batterie.
- Assurez-vous que le bouchon de drainage est en place.
- Transportez des bouchons de rechange pour tous les passe-coque.
- Assurez-vous que la charge dans votre embarcation (équipement et passagers) est bien répartie.
- Faites fonctionner les ventilateurs pendant quatre minutes avant de démarrer le ou les moteurs – vérifiez le débit d'air.

Présentation des mesures de sécurité – Vous avez la responsabilité légale de vos invités.

- Montrez à tous les invités l'emplacement de l'équipement de sécurité et la façon de l'utiliser.
- Assurez-vous que l'équipement de communication fonctionne et que tous les invités peuvent l'utiliser.

Sur ce, bonne navigation.

Extraits du nouveau guide de sécurité nautique, janvier 2009, que vous pouvez télécharger au www.securitenautique.gc.ca ■



**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



Mécanautic

Normand Lepage

Entretien et réparation de bateaux

1343, rue des Sittelles
Saint-Romuald (Qc) G6W 8H7

Cell. : (418) 520-6062
Tél. : (418) 837-3600



Assurance de Bateau

Assurance Automobile,
Habitation, Commerciale



CABINET DE
SERVICES FINANCIERS

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



Ernest Boutin Inc.

ENTREPRENEUR ÉLECTRICIEN

Installation • Réparation
Industriel • Commercial • Résidentiel

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



Formation Nautique Québec

École de voile

Formation Nautique Québec
Parc nautique de la Marina de Lévy

Stages croisières
Initiation
Élémentaire
Intermédiaire
Navigation côtière
Avancé

Sites de formation

Lévis
Rimouski
Lac Saint-François
Saguenay



TOUS nos cours sont encadrés par des moniteurs certifiés

www.formationnautiquequebec.com • 418-683-8815

HONNÊTETÉ • QUALITÉ • SERVICE

106999.2



HONDA
Produits
Mécaniques

628, route Kennedy
Pintendre

www.motorivesud.com

CENTRE HONDA
MOTO
Rive-Sud



418.837.7170



GAZ EAU FOND POUR VOUS SERVIR

PARTEZ AVEC L'ASSURANCE D'AVOIR FAIT LE BON CHOIX !

ASSURANCE POUR EMBARCATIONS DE PLAISANCE

PROGRAMME D'ASSURANCE
**Global
Nautik**
www.globalnautik.com



COMPOSEZ LE
1 877 320.BATO(2286)

ET COUREZ LA CHANCE DE GAGNER
VOTRE PRIME D'ASSURANCE !*

LUSSIER
CABINET D'ASSURANCES
et services financiers inc

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

LEADER EN ASSURANCE MARITIME AU QUÉBEC !

*Certaines conditions, limitations et exclusions s'appliquent. L'offre est d'une durée limitée et est réservée aux résidents du Québec détenant une police d'assurance maritime auprès de LUSSIER Cabinet d'assurances et services financiers inc. L'offre peut être modifiée sans préavis. Détails du concours au siège social.

GROUPE
CGL
CABINET EN ASSURANCES
DE PERSONNES

« *L'avenir se planifie
maintenant* »

*Un des cabinets les plus
importants en province !*

- Plus de 20 assureurs disponibles
- Plus de 200 représentants à la
grandeur su Québec



Nicolas Roy, Gilles Landry propriétaires

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

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

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

Librairie Chouinard

Cartes marines, littérature nautique

Dépositaire

- du SHC
- des publications de la
Fédération Française de Voile
- d'International Marine
- des guides Richardson

Ghislain Chouinard

8032, avenue des Églises
Charny (Québec)
G6X 1X7

(418) 832-4738

www.chouinard.ca

Souvenirs en photos de la soirée d'ouverture
de la saison 2009 de PNL



Parc Nautique Lévy (1984) Inc.

4685, rue Saint-Laurent - LÉVIS (Québec) - G6V 8M9

Téléphone: (418) 833-9421 - Télécopieur: (418) 833-7461

Courriel: info@parcnautiquelevy.qc.ca

Site Web: www.parcnautiquelevy.qc.ca

