



# L'écoutille

Novembre 2013 - Volume 20 No. 6



Parc Nautique Lévy (1984) inc.



*Un milieu de choix*



*Un très Joyeux Noël*

En cette période froide de l'année, nous vous souhaitons des rencontres chaleureuses avec ceux et celles que vous aimez. Sachez profiter des magnifiques décors de l'hiver : les arbres et sapins enneigés, les soirées « poudrées » de milliers de flocons et les journées radieuses de ciel bleu...



## Administrateurs

### COMMODORE

M. Mario Côté

### DIRECTRICE

Mme Danielle Leblanc

### VICE-COMMODERE ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

M. Georges Leblanc

### DIRECTRICE

Mme Pascale Vaillancourt

### SECRÉTAIRE

Mme Michelle Cantin

### DIRECTEUR

M. Richard Garneau

### TRÉSORIER

M. André Langevin

### DIRECTEUR

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

### REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS

M. Simon Thérberge

## 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 2013

### SECRÉTARIAT

Mme Ginette Dutil

Mme Michelle Langevin (adj. opérations)

### PRÉPOSÉS - services aux membres

Mme Émy-Clara Guay (préposée principale)

M. Christopher Lacombe

Mme Marie-Pier Thibault

### RESPONSABLES DES OPERATIONS TERRESTRES ET MARITIMES

M. Régnald Lagacé (maître de port)

M. John Easton (adj. maître de port)

M. Antoine Bernatchez

M. Alexis-William Roy

### PRÉPOSÉES - entretien

M Mathieu Pruneau

Mme Camille Bégin

### GARDIENS DE NUIT

M. Marcel Vézina

### GARDIENS DE NUIT weekend

Mme Marie-Pierre Brousseau

### ADMINISTRATEUR RESPONSABLE

Mario côté

### RESPONSABLE TECHNIQUE

France Côté

### COLLABORATEURS

Jacques Demers

Pierre Dorval

Georges Leblanc

Jean-Luc Lemieux

Jean-Claude Guay

Germain Ménard

### 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 **Mario Côté**

## CE N'EST JAMAIS FINI !

La température automnale, les grands vents et les nuits froides de plus en plus fréquentes viennent mettre de la pression sur notre personnel car nous réalisons qu'il ne reste que quelques semaines, pour ne pas dire quelques jours, pour terminer les travaux d'entretien sur les pontons, pour changer des chaînes et des ancrages et ce, afin que nos installations portuaires soient des plus sécuritaires dès 2014.

Faut se le dire « ce n'est jamais fini ! ». Si nous voulons avoir confiance en nos installations et que le tout résiste en tout temps aux sautes d'humeur du dieu "Éole" et aux grandes marées, nous devons réaliser l'ensemble des travaux avant que l'hiver ne s'installe.

De plus cette année, à tous ces travaux s'ajoute l'installation du nouveau réservoir des carburants. De fait, au printemps prochain, la période précédant celle des mises à l'eau (qui débutera dès le 1<sup>er</sup> mai pour se terminer le 4 juin) ne nous laissera que très peu de temps pour se préparer. Nul doute, nous serons fin prêts et avons bien hâte de voir la neige fondre et de ressentir l'effervescence du Parc Nautique Lévy reprenant vie au printemps.

Ce n'est jamais fini ! C'est un éternel recommencement, les saisons se succèdent ne laissant que peu de temps pour rêver à ce que nous réserve la saison 2014.

En espérant vous accueillir à l'assemblée générale annuelle du P. N. L. le 21 février 2014, je profite de l'occasion pour vous souhaiter au nom du CA et de nos employés un bel hiver et de Joyeuses Fêtes.

Mario Côté  
Commodore

Nous vous rappelons que, durant la période hivernale, vous pouvez faire parvenir vos correspondances au secrétariat en utilisant le service postal ou encore, si vous le préférez, vous pouvez déposer le tout dans la boîte aux lettres située à l'entrée du site du Parc Nautique Lévy, juste après la piste cyclable.

En novembre, il y aura présence au secrétariat les mardis et jeudis matin. En décembre et janvier, les mardis matins.

Pour toute information ou demande vous pouvez laisser votre message sur la boîte vocale ou à l'adresse courriel [info@parcnautiquelevy.qc.ca](mailto:info@parcnautiquelevy.qc.ca) et nous communiquerons avec vous le plus tôt possible.

Un rappel aux propriétaires de voilier dont les drisses claquent et dérangent le voisinage.



Il est de la responsabilité de chaque propriétaire d'effectuer avant l'hiver une dernière vérification afin d'éviter ces inconvénients. Pour ceux qui, comme recommandé, les avaient fixées à distance du mât, n'ont pas à s'inquiéter.

Il est important de cadenasser vos échelles afin de ne pas faciliter l'incursion de gens mal intentionnés à bord des embarcations.

D'ici la mi-décembre, notre personnel aura terminé le remplissage de « styrofoam » dans tous les flotteurs du ponton C, renouvelé plus de 1000 pieds de chaînes galvanisées, vérifié plusieurs blocs d'ancrage, hiverné toutes les installations, construit les bases de béton pour l'installation du nouveau réservoir des carburants et plus encore...

Ça semble bien loin mais à titre informatif, considérez qu'en 2014 la période des mises à l'eau débutera le 1<sup>er</sup> mai et se terminera au 4 juin avec un fonctionnement identique à celui préconisé en 2013.

**LÉVIS, BELLECHASSE ET  
LES ETCHEMINS**

**STEVEN  
BLANEY**

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)

## QUELQUES PHOTOS

Et voici quelques photos prises sur le vif nous démontrant dans quel contexte nos employés doivent parfois travailler...

Heureusement pour nous, nos hommes (et femme) ne reculent pas devant cette neige, ce froid et bien d'autres conditions!

Nous prenons cette petite tribune pour les remercier de leur dévouement ainsi que leur « courage » à poursuivre leur travail dans toute sorte de circonstances!



Photo prise par Michelle Langevin

par Jean-Luc Lemieux

## Un petit nouveau !



Réf. : JLL2013

Le 24 octobre dernier, une petite surprise attendait les amateurs de nouveaux bateaux. Le petit dernier la Compagnie Oceanex, l'Oceanex Connaigra, remontait le fleuve en direction de Montréal.

Ce bateau de type RoRo - navire roulier dans la langue de Molière - a été construit dans le chantier maritime de Fleusberg en Allemagne et la Compagnie en a pris possession le 27 septembre dernier.

Ce navire peut accueillir des véhicules routiers allant jusqu'à 53 pieds sur une surface de 13 700 m<sup>2</sup>. Il peut également embarquer des conteneurs de 20 et 40 pieds.

Ce navire est certifié "Clean Ship" par la DNV - Det Norske Veritas - . Ses dimensions sont: 210 m X 28 m.

Il s'ajoute à la flotte de la compagnie qui comprend déjà: L'Avalon, Le Cabot et le Sanderling. Ces navires fréquentent, avant tout, les ports de Terre-Neuve, Halifax, Saint-John (NB) et Montréal.

Mentionnons en passant, que L'Avalon et le Cabot ont des moteurs de conception française qui émettent beaucoup de bruit, surtout la nuit.



## Utilisation et disparition des pneus dans le monde maritime

En Thaïlande, le Ministère de l'environnement a autorisé à plusieurs reprises l'utilisation de pneus pour créer des récifs artificiels à raison de 25 000 tonnes métriques annuellement.

Cependant, aux USA et bientôt au Canada, l'utilisation de pneus usagés sera prohibée pour la construction de récifs, de barrage, de brise-lames et comme pare-battages

## Traversée de l'Atlantique en escadrilles

L'Association maritime connue sous l'appellation de ARC Caribbean a organisé une grande traversée de l'Océan Atlantique. Dans les Îles des Caraïbes, plus de 280 bateaux se sont rassemblés en vue de la traversée de la Grande Mer alors qu'à Parc nautique Lévy, on hiverne les bateaux.



Réf. : Starbust and Altria at the Start Line - 24th ARC Caribbean 1500 World Cruising Club ©



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)



## Site français sur les bateaux.

Si vous vous intéressez aux bateaux commerciaux de différentes vocations, allez consulter le site français intitulé : *La marine marchande au jour le jour* en tapant sur votre ordinateur :

<http://www.marine-marchande.net/Jourlejour2/AujourleJour-340.htm>

Comme le dit le gars : *Vous en aurez pour votre argent !*

## Transat Jacques Vabre.

Après plusieurs jours de report, mauvais état de la mer, le départ de la Transat Jacques Vabre a finalement été donné.

*En 2011, l'engagement de Kraft Foods et de la ville du Havre en faveur du développement durable s'était poursuivi. L'événement recevait le parrainage du **Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement** ainsi que le soutien de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (Ademe).*

*Les transports, la sensibilisation du grand public, la pédagogie sont au cœur des actions menées, de même que la réduction des émissions carbone et la compensation de celles-ci.*

Il en est de même cette année !



---

## Assurance de Bateau

---

Assurance Automobile,  
Habitation, Commerciale



CABINET DE  
SERVICES FINANCIERS

1610, boul. Alphonse-Desjardins, bur.300, Lévis  
[www.lemieuxassurances.com](http://www.lemieuxassurances.com)  
**(418) 835-0939**

Dans la première section,  
nous vous présentons une série de mots lesquels ont plus d'une définition.

Dans la deuxième section ,  
nous vous présentons trente-sept définitions;  
toutes sont associées à un mot de la première section.

Sauvez-vous les associer?

## Première section

- A- ABÎME
- B- APOLLON
- C- GAFFE
- D- GAILLARD
- E- GALÈRE
- F- LAME
- G- MANCHE
- H- MORSE
- I- ODYSSÉE
- J- RAME
- K- RAPIDE
- L- RAS
- M- SIRÈNE
- N- VOILIER

## Deuxième section

- 1- Vague de la mer, forte et bien formée.
- 2- Assemblage de 2 ou 3 tiges de forage.
- 3- Oiseau de mer à ailes longues et puissantes.
- 4- Animal fabuleux à tête et torse de femme avec un corps d'oiseau ou de poisson.
- 5- Beau papillon diurne des montagnes d'Europe et d'Asie.
- 6- Rectangle de verre sur lequel on dépose des objets à observer au microscope.



*Des gestes  
concrets*

[www.christiandube.ca](http://www.christiandube.ca)

**Christian DUBÉ**  
*Votre député de Lévis*



Tél. : 418-833-5550  
[cdube-levi@assnat.qc.ca](mailto:cdube-levi@assnat.qc.ca)  
5955, rue Saint-Laurent bureau 210  
Lévis, G6V 3P5

## Deuxième partie - suite

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>7- Gouffre très profond.</p> <p>8- Partie longue et étroite d'un outil par lequel on le tient.</p> <p>9- Mammifère marin des régions arctiques au corps épais aux canines supérieures transformées en défenses.</p> <p>10- Très court.</p> <p>11- Plein de vie du fait de sa robuste constitution.</p> <p>12- Instrument acoustique produisant des sons pulsés.</p> <p>13- Homme d'une grande beauté.</p> <p>14- Voyage particulièrement mouvementé.</p> <p>15- Situation désagréable.</p> <p>16- Perche munie d'un croc et d'une pointe métallique.</p> <p>17- Longue pièce de bois élargie à une extrémité dont on se sert pour faire avancer une embarcation.</p> <p>18- Emmanchement conique de dimensions normalisées permettant le centrage et l'entraînement d'un arbre, mandarin, outil de coupe, etc.</p> <p>19- Grand poisson carnivore dont la nageoire dorsale forme comme une grande voile.</p> <p>20- Qui va vite.</p> <p>21- Amphibien de forme allongée et serpentine ne possédant que des pattes antérieures.</p> | <p>22- Récit d'un voyage rempli d'aventures.</p> <p>23- Membrane sous le chapeau de certains champignons.</p> <p>24- Navire à voiles.</p> <p>25- Code télégraphique utilisant un alphabet conventionnel fait de traits et de points.</p> <p>26- Ruine, désastre.</p> <p>27- Sur les voiliers, partie extrême du pont supérieur.</p> <p>28- Partie du vêtement qui recouvre le bras.</p> <p>29- Plate-forme flottante servant aux réparations d'un navire.</p> <p>30- Bâtiment de guerre ou de commerce à rames et à voiles.</p> <p>31- Action ou parole maladroite.</p> <p>32- Section d'un cours d'eau où l'écoulement est accéléré.</p> <p>33- Bras de mer.</p> <p>34- Partie métallique d'un instrument ou outil propre à couper.</p> <p>35- File de véhicules ferroviaires attelés ensemble.</p> <p>36- Dieu grec de la beauté et de la lumière.</p> <p>37- Branche ou perche de bois servant de tuteur à certaines plantes.</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Réponses : A : 7,26 - B : 5, 13, 36 - C : 16, 31 - D : 11, 27 - E : 15, 30 - F : 1, 6, 23, 34 - G : 8, 28, 33 - H : 9, 18, 25 - I : 14, 22 - J : 2, 17, 35, 37 - K : 20, 32 - L : 10, 29 - M : 4, 12, 21 - N : 3, 19, 24.

Durant la période froide, la Ville de Lévis organise des événements artistiques et culturels.

Nous en énumérons ici quelques-uns mais vous suggérons fortement de faire une petite visite sur le site de la Ville au [www.ville.levis.qc.ca/arts\\_culture/evenement](http://www.ville.levis.qc.ca/arts_culture/evenement). Il y en a pour tous les goûts

- du 10 nov. au 24 déc. : Expo-Cadeau - à la Maison Louise-Carrier
- Le 12 nov. à 19h : Conférence « Navigation sur le St-Laurent » - au Centre Raymond-Blais
- Les 23 et 24 nov. : Le marché des artisans - à l'Édifice des Bâisseurs, ainsi que le Salon du cadeau - au Presbytère St-Nicolas
- Du 30 nov. au 1 déc. : Salon d'art et d'artisanat - au Juvénat Notre-Dame
- Le 6 déc. : Exposition de crèches - à l'Église St-Nicolas
- Jusqu'au 31 déc. : L'Empreinte d'un couple - à la Maison Alphonse-Desjardins





**AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIQUES LIMITÉE**

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



# LES CÉLÉBRATIONS DE NOËL

par : Jean-Luc Lemieux

Les célébrations marquant la fête de Noël dans les pays de religion chrétienne varient énormément selon les diverses contrées.

En Belgique, vous pouvez vous attendre à soit la visite du père Noël soit à celle de Saint-Nicolas dépendant dans quelle partie du pays vous vivez et de la langue parlée.

Saint-Nicolas s'occupe des enfants sages parlant le Wallon, et ce même à deux reprises. Dans un premier temps, le 4 décembre il départage ceux qui ont été sages ou malcommodes. Dans un deuxième temps, le six décembre, il rend visite seulement à ceux qui ont été sages et leur laisse des gourmandises.

Quant au Père Noël, il s'occupe des enfants parlant le français et s'adjoint le Père Fouettard. Lors de sa grande tournée, il demande à chaque enfant s'il a été sage ou non. Dans l'affirmative il leur laisse des friandises.

Mais les deux personnages ont convenu d'une entente qui fait en sorte que le 6 décembre est le véritable jour de fête. Quant au 25 décembre, il est un jour de fête religieuse comme tant d'autres

au cours de l'année liturgique. Cependant depuis quelques années, les enfants reçoivent des cadeaux à Noël comme le veut la tradition en Amérique.

Dans le sud-ouest de la Finlande, selon une ancienne tradition, à midi la veille de Noël, le secrétaire général de mairie de la ville de Turku, proclame publiquement le début de la Paix de Noël. Cette proclamation est diffusée dans tout le pays à la radio et à la télévision. La tradition d'annoncer la Paix de Noël est une ancienne coutume nordique datant du Moyen Âge. Avant les temps chrétiens, une année était jalonnée de 27 différents 'temps de paix', incluant des temps dédiés aux femmes, aux sessions de tribunal et aux moissons. Jusqu'à ce jour, la notion de paix est maintenue dans les vœux de Noël « Rauhallista Joulua ! » - Paisible Noël !».

Au Canada et surtout au Québec, la crèche de la Nativité occupe toujours une certaine place au milieu de mille autres décorations. Comme autrefois, dans plusieurs maisonnées, au cours du réveillon, l'on mange la traditionnelle tourtière bien que les habitudes alimentaires aient bien changé au fil des ans.

Quoi qu'il en soit, il fait toujours bon en cette période de festivités de rencontrer amis et d'échanger des vœux et, pour la nouvelle année, des souhaits de bonheur et de santé!



**Denise Larochelle**

Agente en assurance de dommages

Assurances Raby & Bernard  
Cabinet en assurance de dommages

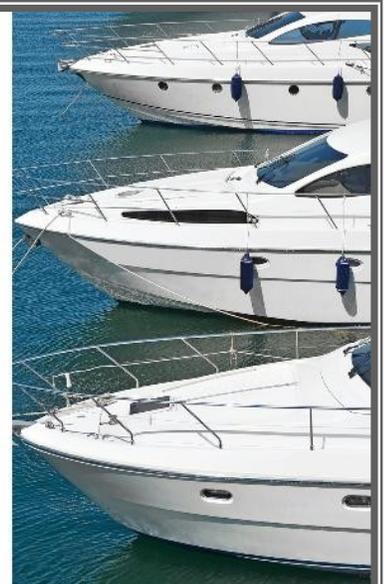
**418 839-4242**

assurancesrabybernard.com

En tout temps, seul le contrat d'assurance précise les clauses et modalités relatives à nos protections. Certaines conditions et exclusions s'appliquent.

## Votre assurance bateau : c'est réglé.

- Assurance complète, adaptée aux besoins des propriétaires de tous types de bateaux
- **Tarifcation privilégiée** pour les conducteurs sans réclamation
- Plusieurs protections incluses sans frais (ex. : vos effets personnels et ceux de vos invités, frais supplémentaires de subsistance, frais médicaux, etc.)



Affilié à :

  
**La Capitale**  
Assurances générales

Par : Jean-Claude Guay

La vie est ce qui nous arrive pendant qu'on fait d'autres projets.

*Thomas La Mance*

Agis comme s'il était impossible que tu échoues.

*Charles F. Kettering*

On jouit de la solitude seulement quand on est en paix avec soi-même.

*Sagesse Chinoise*

Le bonheur est parfois une bénédiction, mais le plus souvent, c'est une conquête.

*Paulo Coelho*

La vie est la somme de tous nos choix..

*Voltaire*



## COOPÉRER À LA PASSION DE VINCENT



**Lambert**

## FERVENT DE LIBERTÉ

### DES SERVICES ACCESSIBLES PARTOUT ET EN TOUT TEMPS!

Nos experts vous proposent des outils et des services financiers performants. Ils vous aident à réaliser vos projets et font un suivi minutieux de vos affaires.

Caisse Desjardins de Lévis  
418 833-5515

Caisse Desjardins de la Chaudière  
418 831-3586

Caisse Desjardins des Rivières  
Chaudière et Etchemin  
418 839-8819

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



**Desjardins**



# LES BISCUITS DU PERE NOËL

Recette de Ricardo

## Ingrédients

### Biscuits

- 625 ml (2 1/2 tasses) de farine tout usage non blanchie
- 60 ml (1/4 tasse) de fécule de maïs
- 5 ml (1 c. à thé) de poudre à pâte
- 1 pincée de sel
- 180 ml (3/4 tasse) de beurre non salé, ramolli
- 250 ml (1 tasse) de sucre
- 5 ml (1 c. à thé) d'extrait de vanille
- 2 œufs

### Glace royale

- 1 blanc d'œuf
- 375 ml (1 1/2 tasse) de sucre à glacer
- Colorant alimentaire liquide ou en gel (facultatif)



## Préparation

Placer la grille au centre du four. Préchauffer le four à 190 C (375 °F). Tapisser une à deux à plaques à biscuits de papier parchemin. Donne environ quatre fournées.

### Biscuits

1. Dans un bol, mélanger la farine, la fécule, la poudre à pâte et le sel. Mettre le bol de côté.
2. Dans un autre bol, crémier le beurre avec le sucre et la vanille au batteur électrique environ 3 minutes. Ajouter les œufs, un à la fois, et continuer de battre jusqu'à ce que le mélange soit homogène. À basse vitesse ou à la cuillère de bois, incorporer les ingrédients secs mis de côté.
3. Avec les mains, façonner la pâte en deux disques. Les couvrir d'une pellicule de plastique et les mettre au réfrigérateur environ 1 heure.
4. Sur une surface de travail farinée, abaisser la pâte à une épaisseur d'environ 3 à 5 mm (1/8 à 1/4 po). Découper des biscuits à l'aide d'un emporte-pièce au choix. Répartir les biscuits de même grosseur sur une même plaque, car le temps de cuisson peut varier.

Cuire au four, une plaque à la fois, de 8 à 10 minutes ou jusqu'à ce que le contour des biscuits soit légèrement doré. Laisser refroidir.

### Glace royale

Dans un bol, fouetter doucement les blancs d'œufs et le sucre à glacer au batteur électrique environ 2 minutes ou jusqu'à ce qu'ils forment un pic mou. Colorer la glace avec le colorant si désiré. À l'aide d'une poche à pâtisserie munie d'une petite douille unie, décorer les biscuits.

*Truc - Ne pas jeter les restes de découpe de la pâte. Les rouler et faire d'autres biscuits.*

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

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

# LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE

par : Jean-Luc Lemieux

La Bataille de l'Atlantique a perduré tout au long de la dernière guerre mondiale, soit de 1939 à 1945.

L'enjeu majeur : acheminer par bateau à travers l'océan des produits de consommation, des matériaux stratégiques, des armes, des véhicules, des avions et mille autres produits à la Grande-Bretagne, l'un des seuls pays de l'Europe non conquis par les forces allemandes d'Hitler.

La menace qui plane sur tout bateau s'aventurant en haute mer : être torpillé par un sous-marin des forces de l'Axe : Allemands et Italiens et, plus tard, Japonais dans le Pacifique.

Le Traité de Versailles qui mit fin à la première guerre mondiale limitait la grosseur des navires de guerre que pouvait construire l'Allemagne et la construction du sous-marin permettait de contourner certaines clauses du traité.

Dès les premières semaines du déclenchement des hostilités en 1939, il s'avère que le convoi accompagné par des unités de guerre, comme le destroyer, offre une certaine protection aux navires. Mais étant donné que les destroyers de l'époque, plusieurs ayant été construits dans les années 1910, malgré leur grande vitesse et leurs armements, ne constituaient pas la panacée dans la lutte contre les sous-marins, s'ajoutera toute une panoplie de petits navires dont les Frégates et les Corvettes. Ces deux derniers navires s'inspirent du baleinier et est l'une des idées mise de l'avant par le premier Lord de la mer de l'époque : Winston Churchill.

La protection des bateaux ravitailleurs contre la menace des sous-marins est impérative car tout navire rentrant sain et sauf dans un port anglais représente souvent une journée d'alimentation pour la population du pays. Donc, en mer, l'ennemi à détruire est avant tout le sous-marin.

## Le sous-marin allemand.

Dans la majorité des textes que l'on peut lire sur le sujet, l'on désigne ces navires de guerre comme les U-Boote. (C'est le pluriel de U-Boot).



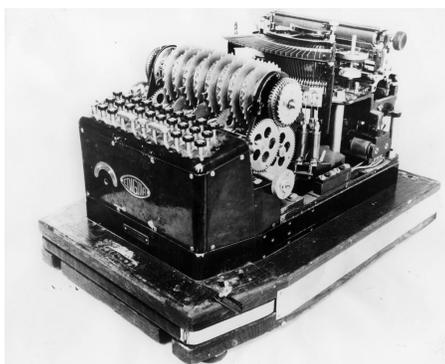
Le premier d'une longue série avait été livré à l'Allemagne en 1906 et ces engins de guerre avaient été très actifs pendant la première guerre mondiale de 1914 à 1918.

À un moment donné, la flotte allemande comptait 345 unités. Tout au long de cette première guerre mondiale, ils coulèrent 6 394 navires divers mais 229 d'entre eux furent perdus.

Pendant la seconde guerre mondiale, ils combattirent sur plusieurs fronts mais avant tout dans l'Atlantique. Selon les sources de l'Amirauté britannique, 1156 furent mis en chantier et 743 furent perdus en mer.

Les caractéristiques des sous-marins des années 1939-1942 sont très différentes de celles que l'on connaît de nos jours. Lors de la Bataille de l'Atlantique, les sous-marins sont avant tout des navires de surface qui peuvent se déplacer à des vitesses pouvant atteindre entre 16 et 20 nœuds. Ils opèrent en plongée pour des temps très limités, entre 4 et 8 heures et à des vitesses variant de 3,5 à 8 nœuds quand ils se sentent menacés par des escorteurs armés, des avions ou lorsqu'ils attaquent des convois à la torpille. Alors, l'équipage en profite pour recharger les tubes lance torpilles et, souvent, tenter sa chance sur un bateau endommagé ou isolé du reste d'un convoi.

L'arme préférée du sous-marin est avant tout la torpille. Certains peuvent en embarquer entre une douzaine et une vingtaine. Vient ensuite le canon pour attaquer en surface les navires marchands et quelques mitrailleuses pour se défendre contre d'éventuelles attaques aériennes. De plus, plusieurs sous-marins sont équipés d'une « machine Enigma » qui permet d'envoyer et de décrypter des messages codés. S'ajoutent de puissants émetteurs radios.



Réf. : Machine <<Enigma>>, Wikipedia. Ce dactylographe muni de roulettes incorporant des centaines de chiffres et de signes permet de coder et de décoder les messages échangés entre les sous-marins et leur quartier général. Lors d'une attaque d'un sous-marin qui tarde à couler, le capitaine du H.M.S Gleaner, un balayeur de mines britannique, décide d'envoyer un groupe de marins aborder le navire. Au cours d'une brève fouille du sous-marin, une machine <<Enigma>> est récupérée de justesse par les marins et cette dernière est envoyée à Bletchley Park, Angleterre, où des spécialistes réussissent à déchiffrer, pour un temps donné, les codes secrets utilisés par les forces allemandes.

Dans les dernières années de la guerre, plusieurs sous-marins seront équipés d'un « Snorkel », un long tube de métal se dressant au dessus du cockpit et rabattable sur le pont lorsque non utilisé, lequel permet d'opérer les moteurs diesel en demi-plongée.



Réf. : Snorkel sur un sous-marin américain, le USS U-3008, July 1947, United States Navy.



Le sous-marin allemand de type croiseur, le plus performant de tous, est d'une longueur de 76 m et d'une largeur de 6 à 7 m. En surface, il est mû par un moteur diesel de près de 4 000 hp. et, en plongée, par deux moteurs électriques développant respectivement 226 ch. entraînant chacun une hélice. En mode économique, certains peuvent atteindre un rayon d'action de près de 30 000 miles nautiques. Mais les plus petits doivent compter sur un navire de surface, un Raider ou un sous-marin surnommé «vache à lait» pour se ravitailler.

Quand plusieurs sous-marins conjuguent leurs efforts pour attaquer un convoi, ils deviennent une meute connue sous l'appellation de Wolfpack.

Lors de l'attaque d'un convoi, surtout la nuit, l'action la plus glorieuse pour un capitaine de U-Boot consiste à se glisser au milieu d'un convoi et d'attaquer au canon et à la torpille les navires alliés, surtout les pétroliers qui transportent de l'essence et des carburants légers, avant d'être forcé de plonger pour assurer la survie de son navire.

Aux sous-marins s'ajoutent les « Raiders », des bateaux déguisés en bateaux marchands arborant différents pavillons nationaux mais équipés d'un puissant armement. Au dernier instant, le pavillon de complaisance est amené et remplacé par celui de La Kriegsmarine. Les forces de l'axe, surtout l'Allemagne, en alignèrent plusieurs dans leurs flottes.



Finalement, les navires les plus craints sont ceux de ligne et les cuirassés qui font planer des menaces constantes sur les convois et les bateaux solitaires. Le plus célèbre d'entre eux fut, sans contredit, le Bismark dont la carrière fut heureusement très brève. Selon Wikipédia, <<il fut, avec son navire-jumeau le Tirpitz, le bâtiment le plus puissant du régime nazi et la fierté de son pays>>.

Les sous-marins sont l'orgueil de l'Allemagne lorsqu'ils rentrent glorieusement à leur base au son des fanfares et sous les acclamations des hauts dignitaires. Ils sont la coqueluche d'une foule d'admiratrices.

### Les convois.

Les convois sont des regroupements de bateaux marchands, de charbonniers et de pétroliers.

Ils sont classés en deux grandes catégories : soit rapides, si les navires qui les composent peuvent voguer à des vitesses de 10 nœuds et plus, soit lents, si la vitesse se situe entre 4 et 5 nœuds.

Dans le premier tiers du conflit, apparurent les <<Liberty Ships>> et d'autres catégories de bateaux comme les <<Parks>> canadiens qui étaient un peu plus gros et moins spartiates que les <<Liberties>> .

Les <<Liberty ships>> sont des bateaux de 10 000 tonnes dont la construction est standardisée et modulaire. Le record de construction de l'un d'eux appartient à un chantier américain : 4,5 jours contre 240 jours au début du conflit. À la fin de la guerre, des milliers furent vendus à des armateurs qui firent fortune pour plusieurs d'entre eux.

Physiquement, le convoi régulier rassemble une trentaine de bateaux disposés en plusieurs colonnes longues de cinq à six navires. Par contre, le plus gros convoi à traverser l'Atlantique a rassemblé 106 navires dans les mois qui précéderont le Débarquement de Normandie. Vu des airs, le convoi est plus large que long dans le but de compliquer

la vie des attaquants et permet aux navires d'escorte d'intervenir plus rapidement.

Comme mentionné dans un autre article, le convoi est commandé par un Commodore, souvent un capitaine à la retraite qui a repris du service. La Grande-Bretagne est en mesure d'en fournir des milliers contrairement au Canada. Ordinairement, il monte à bord du navire se retrouvant à la tête de la colonne centrale. Il communique ses ordres par drapeaux ou signal optique lumineux et peut à tout moment ordonner la marche en zigzag pour tenter d'échapper aux ennemis.

Certains bateaux sont dispensés de naviguer en convoi lorsqu'ils peuvent filer à de grandes vitesses. *Les Queens de la Compagnie Cunard étaient de ce nombre emportant souvent 15 000 hommes par traversée, la majorité du temps, sans aucune escorte.*

Les marins des navires marchands naviguant en convois sont des contractuels qui sont payés à la traversée. En cas de décès, dans bien des cas, le drapeau national de leur pays ne recouvre pas leur tombe lors des funérailles. Ce n'est que plusieurs années après la fin de la guerre que leur courage et les services rendus à leur pays furent officiellement reconnus bien que l'Angleterre reconnaissait leur grade et qu'ils pouvaient porter les insignes de leur rang.

### La défense des convois.

La défense des convois est assurée par différents types de navires de guerre et des avions.

Au début des hostilités, des bases aériennes et navales sont établies sur les Côtes canadiennes, à Terre-Neuve, en Islande, aux Açores, en Irlande, en Écosse et en Angleterre. Il aura fallu attendre longtemps avant que des avions puissent patrouiller tous les recoins de l'Atlantique. Dans ces espaces sans couverture aérienne, les convois accompagnés de leurs escortes navales étaient laissés à eux-mêmes.

## LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE - suite

Les bateaux assurant la défense des convois sont, avant tout, les destroyers, les frégates et les corvettes.



Réf: Corvette canadienne NCSM Sackville, The Canadian Naval Memorial Trust & HMCS Sackville, Halifax. . La bande blanche et rouge – Barber shop line - entourant la cheminée permet de distinguer la Corvette canadienne de celles de ses consœurs britanniques. Encore de nos jours, cette bande honorifique permet d'identifier certains navires composant la flotte de l'Atlantique.

À l'usage, on constate rapidement que les destroyers sont mal adaptés à la chasse sous-marine malgré des pointes de vitesse de 30 nœuds et leur grande puissance de feu. Malgré ces déficiences, ils naviguent toujours en tête des convois prêts à ouvrir le feu contre les avions, les « Raiders » et les sous-marins.

Apparaissent alors les frégates, des navires un peu plus gros et plus rapides que les Corvettes et mieux équipées pour la chasse sous-marine. Elles sont redoutées par les équipages des U-Boote.



Quant aux corvettes, elles sont de tous les convois et constituent, la majorité du temps, l'épine dorsale de la défense des convois malgré leur petitesse, leurs handicaps par gros temps et leur vitesse inférieure à 16 nœuds. Un regroupement de plusieurs corvettes peut porter un coup mortel à un assaillant.



Réf: Corvette canadienne NCSM Sackville, The Canadian Naval Memorial Trust & HMCS Sackville, Halifax. Canon de 4 pouces sur le gaillard avant; Mortiers connus sous l'appellation de *Hedgehog mortar*; Passerelle ouverte à toutes les conditions de température.; Radar métrique surmontant la passerelle.

**Expert Maritime et consultant**  
**Inspection d'embarcation de plaisance**  
**SERGE MICHAUD**  
serge.ecoleau.michaud@gmail.com  
Tél : 418 832-6080  
Cell : 418 571-6080

AIMAO  
MEMBER  
**ABYC**  
Setting Standards for Safer Boating

SAMS  
Diplômé du  
Collège de la Garde  
côtière canadienne

**FINITION MARINE**  
ET PLUS INC  
Réparation, entretien, fibre de verre, gelcoat  
Atelier mobile

**Johanne Dorion**  
Propriétaire

418 262-2285  
info@finitionmarine.ca  
www.finitionmarine.ca

Règle générale, à la tête de tout convoi l'on retrouve un destroyer, et sur les flancs du convoi une, deux, trois ou quatre corvettes et parfois un navire auxiliaire qui ferme la marche.

En plus du canon de quatre pouces et des armes antiaériennes, les frégates et les corvettes utilisent des grenades sous-marines, des mortiers et des **Hedgehogs** pour attaquer un sous-marin. Le repérage de l'ennemi se fait par observation visuelle, par l'utilisation de l'asdic qui permet de détecter un sous-marin en plongée dans certaines circonstances et, dans la seconde partie du conflit, du radar métrique qui permet de repérer un navire mais pas un petit objet comme un kiosque de sous-marin.

La nuit, en cas d'attaque, les navires d'escorte remontent entre les colonnes du convoi en tirant des fusées et des obus éclairants pour forcer les attaquants à plonger. À partir de ce moment, l'asdic peut les déceler à la condition que le bateau escorteur se déplace à une vitesse inférieure à 15 nœuds à cause des limitations techniques de l'appareil. Si un contact est établi, s'ensuit le ballet des grenades sous-marines qui doivent exploser dans le voisinage immédiat d'une coque pour endommager cette dernière.

Si le sous marin fait surface, il est attaqué au canon ou un escorteur tente des manœuvres pour l'éperonner ce qui constitue une opération dangereuse mais efficace. Quant au navire auxiliaire qui ferme la marche du convoi, il tente de secourir les marins qui se retrouvent à la mer.



**Réf:** Corvette canadienne NCSM Sackville, The Canadian Naval Memorial Trust & HMCS Sackville, Halifax. La plage arrière et la poupe de la NCSM Sackville. Canots de sauvetage. Canon antiaérien, fumigènes et grenades sous-marines.



**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](mailto:marcel-leblanc@bellnet.ca)



**ERNEST BOUTIN INC.**

**eboutininc@videotron.ca**

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

**Tél.: 418 837-2900**  
**Fax: 418 837-3096**  
[www.ernestboutin.com](http://www.ernestboutin.com)

## Grues Québec Lévis INC.

— Propriétaire/Opérateur —

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

**Gerry & Guylaine Valcourt**



[grue@qc.aira.com](mailto:grue@qc.aira.com)

**Boul. Hamel, Québec & de la Rive-Sud**

D'après les données extraites des Archives de la Défense nationale du Canada, de 1939 à 1945, les navires de guerre canadiens coulèrent 31 sous-marins allemands et capturèrent 42 bateaux ennemis tout en escortant 25 343 bateaux marchands. De son côté, l'Amirauté britannique rapporte que 2 211 convois traversèrent l'Atlantique et que 273 d'entre eux perdirent des navires, soit près de 3500 navires marchands. Quant à la marine du Canada, elle perdit 24 navires, spécialement des escorteurs.

À certains moments de la guerre, de 4 à 8 convois franchissaient hebdomadairement l'océan, dans l'une ou l'autre direction, ce qui imposait de lourdes tâches aux navires d'escorte canadiens, britanniques et américains.



**Couvre-Planchers  
Pelletier inc.**  
*Un style de vie*

**DECO SURFACES** Ma vie. Mon décor.

Lévis  
Téléphone : 418-837-3681

Québec  
Téléphone : 418-624-1290

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

## La navigation dans le monde romain

### Le commerce maritime



Navires de commerce romains : sarcophage du III<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.

L'importance des quantités transportées, parfois à longue distance, durant les premiers siècles de notre ère, s'explique par l'ère de prospérité qu'instaure Rome en Méditerranée. La mer, devenue sûre, y joue un rôle important : elle met en relation les provinces de l'Empire, dont l'étendue permet d'avoir des ressources diverses et complémentaires :

«De toute la terre et de toute la mer arrive chez vous [à Rome] tout ce que font pousser les saisons, tout ce que produisent les divers pays, les fleuves, les étangs aussi bien que les métiers des Grecs et des Barbares. Quelqu'un aurait il besoin de voir toutes les productions du monde, il lui faut pour cela ou parcourir l'univers entier ou venir dans votre ville ; car tout ce qui pousse, tout ce qui est fabriqué dans chaque pays, se trouve ici en abondance [...]»

Grâce à des ports continuellement aménagés (Ostie, Carthage, Alexandrie, Leptis Magna, etc.), un réseau de routes sans cesse entretenues et perfectionnées et un ensemble de fleuves permettant d'atteindre l'intérieur des terres à partir de la Méditerranée, les marchandises peuvent alimenter d'énormes centres de consommation (Rome, les grandes villes, les zones frontalières).

Quelques marchandises donnent lieu à un commerce régulier à longue distance entre tous les secteurs de la Méditerranée. Ces courants économiques sont en grande partie tributaires des besoins de Rome où converge une forte proportion des produits : blé (l'annone donne lieu à un va-et-vient régulier entre Rome et les provinces annonaires, parfois même en hiver), vin, l'huile d'olive, salaisons et sauces de poisson (garum), matériaux de décor et de construction comme le marbre, sarcophages ou encore œuvres d'art.

À côté de ces flux réguliers, souvent l'apanage de grandes entreprises de commerce parfois spécialisées (marchands en gros de blé, de vin, etc.) et celles de transport maritime (qui passent des contrats avec le service de l'annone), existe bien évidemment un commerce local et régional dont l'importance économique l'emporte peut-être sur les échanges à longue distance.

Pour répondre aux différents besoins du commerce, les tonnages sont très variables. Les petits caboteurs sont particulièrement nombreux, mais il existe également des cargos (*naves onerariae*) de la fin de la République ou de l'Empire romain pouvant atteindre de plus grands tonnages : l'étude de nombreuses épaves et des textes a permis d'estimer la capacité des plus gros navires du début de notre ère à 10 000 amphores, soit 500 tonnes de port en lourd (tonnages les plus importants qu'aient connus les flottes méditerranéennes jusqu'au début du XV<sup>e</sup> siècle).

**Nettoile**.com  
toiles de bateaux • tentes-roulottes • auvents  
Service de nettoyage • Imperméabilisation  
réparation et fabrication de toiles

6700, rue Zéphirin-Paquet, Parc Armand-Viau (Québec) G2C 0M3  
T. 418 843-1011 SF. 1 888 843-1011  
info@nettoile.com www.nettoile.com

**TOILE**  
Multi Design  
Réparation - Confection

FABRICATION DE TOILES  
ET STRUCTURES  
Dodger  
Toits de campeur  
Toiles d'hivernation  
Toiles de transport

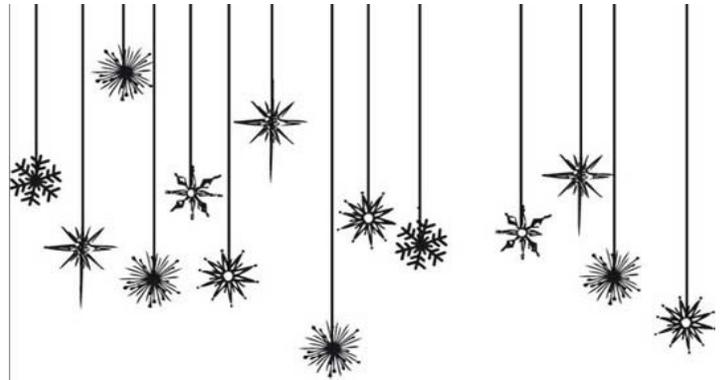
## Le contrôle du *Mare nostrum*



Une Actuaria romaine : mosaïque tunisienne

Pour les Romains, l'hégémonie sur mer représente un atout stratégique majeur dans la conquête de la Méditerranée : aucun épisode important de la conquête de l'Orient ne s'effectue sans la présence d'une importante flotte de guerre ; tous les traités de paix signés au II<sup>e</sup> siècle av. J.-C. avec les états hellénistiques comportent des clauses navales qui fixent le nombre de bâtiments de guerre laissés au vaincu et limitent son rayon d'action à une zone géographique précise. Rome n'a donc cessé de réduire progressivement le potentiel maritime de ses adversaires et de s'approprier totalement l'espace du *Mare nostrum*.

Une fois la puissance carthaginoise anéantie, en 146 av. J.-C., et après avoir vaincu les flottes hellénistiques, au cours du II<sup>e</sup> siècle av. J.-C., la marine romaine se trouve pratiquement sans adversaire. Mais en l'absence d'un contrôle étatique fort, certaines régions, telle la Cilicie, deviennent des nids de pirates qui menacent les relations maritimes. Les Romains s'engagent alors progressivement dans la lutte contre la piraterie. Pompée, en 67, fort d'un commandement majeur sur toute la Méditerranée et sur toutes ses côtes, ainsi que de moyens exceptionnels (500 bâtiments de guerre, 120 000 hommes, 5000 chevaux, 24 lieutenants), organise un nettoyage de grand ampleur en divisant la mer en plusieurs secteurs, pourvus chacun d'une escadre.



La bataille d'Actium, en 31 av. J.-C., victoire d'Octave sur Marc Antoine et Cléopâtre, met un terme quasi définitif à la guerre sur mer et assure pour quatre siècles une domination absolue de Rome sur la mer (*imperium maris*) célébrée par la propagande impériale.

Loin de laisser à nouveau périlcliter la flotte armée, comme sous la République, Auguste crée une marine de guerre permanente et professionnelle, au même titre que le reste de son armée : une flotte mouille à Misène, dans le golfe de Naples, protégeant le port de Pouzzoles, une autre à Ravenne, tournée vers l'Adriatique. Les bateaux d'Antoine, capturés à Actium, sont abrités dans le port de Fréjus.

L'Antiquité tardive marque une véritable atomisation générale des forces navales, certaines régions étant particulièrement renforcées parce que davantage menacées. La conséquence en est que, vers la fin du IV<sup>e</sup> siècle, l'Empire ne semble plus disposer d'escadres importantes et mobiles, mais d'une série de flottilles à compétence territoriale limitée, sauf sans doute la puissante escadre de Constantinople.



An advertisement for Honda Moto Rive-Sud. At the top, it says "HONNÉTÉTÉ • QUALITÉ • SERVICE". Below that, "CENTRE HONDA" and "MOTO Rive-Sud" in large, stylized letters. The main image shows a modern Honda dealership building with a red Honda logo on the roof. In front of the building are several Honda motorcycles and ATVs. To the right, there's a red Honda wing logo and the text "HONDA CENTRE" and "Honda Produits Mécaniques". At the bottom, it lists the address "628, route Kennedy, Pintendre", the phone number "418.837.7170", and the website "www.motorivesud.com".

# EN ATTENDANT LE PRINTEMPS

par : Pierre Dorval

La fin de semaine du 13 au 15 septembre, nous avons tiré un grand bord vers le sud-est en direction de Newport au Rhode Island (en auto évidemment) afin d'assister au 43e Annual Newport International boat show. Ce fut une fin de semaine des plus agréables et c'est un événement qu'il faut voir au moins une fois dans sa vie de marin. De plus cet événement est quand même relativement accessible puisqu'il n'est à peine qu'à un peu plus de 7 heures de route de Québec. Bref ce n'est pas plus loin que de faire Québec-Gaspé ou encore Québec-Sept-îles.



Mais le but de mon intervention ce n'est pas vraiment de vous parler du boat show ni de la ville de Newport comme tel, mais plutôt d'une rencontre fortuite que nous avons faite lors de notre séjour.

Alors que nous nous promenions dans Newport en soirée à la recherche d'un endroit pour souper, nous en profitons pour faire les boutiques et entrer dans un magasin de vêtements nautiques à la recherche d'aubaines et, plus particulièrement, d'un manteau de voile qui devrait mon bonheur. C'est à cet instant que nous sommes interrompus par deux jeunes couples, fin vingtaine début trentaine, qui nous interpelle par un "Hé vous parlez français!"

On engage donc la conversation pour apprendre qu'ils ont quitté le Lac Champlain en septembre pour une aventure vers le sud. Comme ils ont du temps devant eux, ils ont décidé de remonter la baie de Long Island de New York à Newport pour assister au boat show. L'un était au tangon et l'autre à l'ancre dans la baie de Newport.

À la question: "Où allez-vous?" Mathieu et Caroline du voilier Croix du Sud (voiliercroixdusud.blogspot.ca) répondent: "Dans les Caraïbes..." "Mais où exactement?" "Pour ce qui est de l'itinéraire, nous savons que nous descendrons la côte est des États-Unis pour ensuite se



jeter dans la mer des Caraïbes jusqu'à Tobago, Trinidad...pour le reste nous verrons en temps et lieu.

Pour les navigateurs Isabelle et Pierre-Luc du voilier Océane ([www.voyageocean.com](http://www.voyageocean.com)), les Bahamas sont leur principal objectif. Pour eux ce voyage sera une bonne occasion de prendre un break du métro-boulot-dodo. Bref, comme indiqué sur la page d'accueil de leur site: "Les réflexions d'un couple dans la trentaine à la recherche d'aventures à bord de leur voilier".

Après quelques minutes de conversation, on leur souhaite bonne route et leur promettons de prendre de temps à autre de leur nouvelle en visitant leur site, ce que j'ai fait dernièrement pour apprendre que Isabelle et Pierre-Luc du voilier Océane, ayant eu des problèmes de moteur (ce qu'ils ont appelé, leur catastrophe) et ne sachant trop combien de temps prendrait la réparation, ont dû se séparer momentanément à Annapolis de Caroline et Mathieu. Réparé depuis la fin octobre, j'imagine qu'ils tenteront de rejoindre Croix du Sud qui étaient, aux dernières nouvelles, rendus dans l'intracostal en Virginie.

En parcourant le site de Croix du Sud, je suis tombé sur une photo où ils étaient avec un couple avec deux enfants, également en route vers le sud sur leur voilier de 30 pieds dénommé Angélica.

Sur le coup le nom du voilier me disait quelque chose et ça me chicotait. Finalement, je me suis rappelé d'un reportage récent sur une jeune famille qui avait décidé de partir en voilier. Une petite recherche sur le net pour retrouver

l'article en question daté du 13 septembre dernier confirmant que c'était bien eux qui étaient avec les gens de Croix du sud et Océane à Annapolis.

De l'article intitulé "Cap sur l'aventure" du journaliste Roland Paillé du Nouvelliste, on retient: *qu'il s'agit d'une famille de Grandes-Piles, Karine Gentes, son époux, Maxime Coydon, et leurs deux enfants, Noa (cinq ans) et Alexia (deux ans) qui sont parti de la Marina de Trois-Rivières, pour un voyage d'une durée indéterminée. Il s'agit de leur plus gros projet depuis qu'ils ont acquis leur bateau il y a cinq ans.*



*L'idée d'une telle aventure a germé il y a cinq ans, après la naissance de Noa. «On cherchait un projet qu'on pourrait faire en famille. Moi, j'aimais*

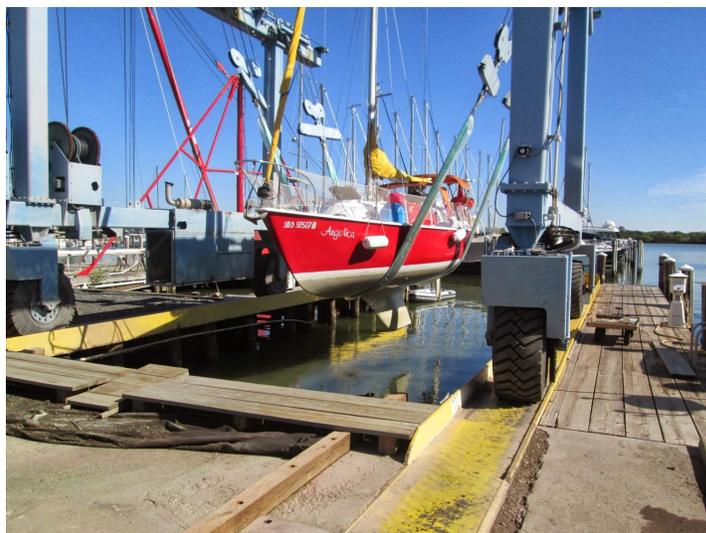
*beaucoup l'idée de la voile. J'en avais fait une fois et j'avais tripé là-dessus. Et lui (Maxime) aime bien voyager», raconte Mme Gentes au journaliste.*

*Ce qui peut sembler, à prime abord, comme un projet de gens à l'aise, qui ont hérité ou gagné à la loterie, est plutôt celui d'une petite famille qui va vivre simplement, sans luxe ni artifices, selon les moyens «du bord». Et ce sont les finances qui risquent de dicter la durée du voyage. Le but: un an minimum.*

*«Si on arrive à trouver du boulot sur la "route", pour prolonger notre budget, on aimerait faire plus qu'une année», note le père. «Il va falloir limiter les dépenses au maximum pour pouvoir tenir le plus longtemps possible», prévoit-il. Déjà, les deux parents savent que leur budget sera consacré en majeure partie à la nourriture et à l'entretien du bateau.*

*Leur première destination est Miami, puis les Caraïbes et les Antilles françaises.*

Ils tiennent également un blog à l'adresse suivante: [voilier-angelica.blogspot.ca/](http://voilier-angelica.blogspot.ca/). Dernièrement ils ont eu une petite frousse lorsqu'une amarre s'est prise dans l'hélice, mais heureusement après avoir jeté l'ancre, ils ont pu bénéficier d'un remorquage jusqu'à Oxford pour sortir le bateau de l'eau et effectuer les réparations étant donné qu'ils avaient pris la sage décision de prendre un abonnement avec Tow boat US.



Et voilà mes suggestions pour les longues soirées de l'hiver 2013-2014, en attendant le retour du printemps.



**Lettrage de bateaux**

Conception  
Impression  
Installation



**Elise Lebel**  
Concepteure graphique

418-569-3930  
[ellebel@extraversion.ca](mailto:ellebel@extraversion.ca)  
[www.extraversion.ca](http://www.extraversion.ca)

# BATEAUX

**ACHAT • VENTE • RÉPARATION**

UNITÉ MOBILE — MISE AU POINT — RÉPARATION DE FIBRE DE VERRE  
TRANSPORT COURTE ET LONGUE DISTANCE

ENTREPOSAGE

B A T E A U X

*tigé*



**FORMULA**



**ZONE MARINE INC.**

4689, boul. de la Rive-Sud  
Lévis (Québec) G6W 1H5

**T 418.835.9663 (ZONE)**

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