



L'écouteille

Juin 2014 - Volume 21 No. 2



Parc Nautique Lévy (1984) inc.

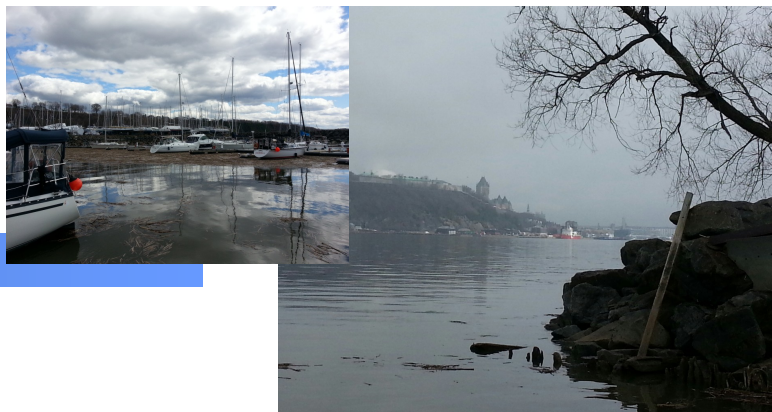


Un milieu de choix



Une Dame Nature généreuse et débordante...
et combien remplie de charme...

...et tout ça, sous nos yeux!



Administrateurs

COMMODORE

M. Mario Côté

DIRECTRICE

Mme Ginette Vautour

VICE-COMMODERE ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

M. Georges Leblanc

DIRECTRICE

Mme Pascale Vaillancourt

SECRÉTAIRE

Mme Danielle Leblanc

DIRECTEUR

M. Richard Garneau

TRÉSORIER

M. André Langevin

DIRECTEUR

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

REPRÉSENTANT - VILLE DE LÉVIS

M. Pierre Lainesse

L'Écouteille est publié

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

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

*Maintenez à jour votre adresse courriel
auprès du secrétariat*

Personnel régulier 2014

SECRÉTARIAT

Mme Ginette Dutil

PRÉPOSÉS - services aux membres

Mme Émy-Clara Guay (chef d'équipe)

Mme Marie-Pier Thibault

RESPONSABLES DES OPERATIONS TERRESTRES ET MARITIMES

M. Rénauld Lagacé (maître de port)

M. John Easton

(resp. clientèle, sect. entretien)

Mme Michèle Langevin

(resp. clientèle, sect. personnel)

M. Antoine Bernatchez

Mme Camille Bégin

M. Tristan Côté-Cazes

M. Patrick Turgeon

GARDIENS DE NUIT

M. Roger Minville

M. Rock Pelletier

M. Bruno Breton

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

Ginette Dutil

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**

Je ne vous apprendrai rien en vous disant que la marina est fonctionnelle depuis le début mai, même s'il reste et restera toujours des installations à entretenir, à rénover, des pontons à renouveler en pensant que tout cela doit se réaliser en même temps que les services qui doivent être dispensés aux membres utilisateurs et aux visiteurs saisonniers.

Évidemment, la tâche sera simplifiée lorsque tous les bateaux auront regagné leurs pontons. La majorité des plaisanciers peuvent déjà profiter des belles journées. Cependant, il y en a encore qui doivent faire la mise à l'eau de leur embarcation et cela a eu pour conséquence de retarder la mise en place du stationnement, l'entretien des installations portuaires, etc...

Pour revenir à l'essentiel de mon message; en mon nom et en celui du C.A. nous vous souhaitons un été ensoleillé et de belles navigations.

Mario Côté,
Commodore



Ponton de service :

Afin de mieux servir les membres de PNL, il y a maintenant certains **produits disponibles** au ponton de service. Les membres pourront donc acheter des additifs pour carburants, des antigels de refroidissement, de l'huile pour différents type de moteurs (diesel, essence, hors bord) ainsi que des savons pour nettoyage de coques et ponts, des cires et des protecteurs pour plastics et vinyles.

Notez qu'il y a maintenant **deux boyaux pour l'alimentation en eau** au ponton de service.

Un boyau de couleur foncé, uniquement pour rincer les réservoirs septiques.

L'autre boyau est de couleur blanche, rayé bleu, et est utilisé uniquement pour le remplissage de l'eau potable des embarcations.

Remplissage de son (ses) réservoirs de carburants :

Notez qu'il est de la responsabilité du propriétaire de l'embarcation de faire le remplissage de son ou ses réservoirs de carburant. Vous pouvez profiter de l'aide du préposé, mais vous devez personnellement déterminer l'orifice de remplissage ainsi que le type de carburant désiré et vous assurer que vous avez la bonne pompe à essence servant au remplissage. Le propriétaire est entièrement responsable de l'opération et doit suivre les consignes affichées au ponton de service.

Site Web :

Le site web de PNL subit une cure de rajeunissement. Le site de PNL est de plus en plus visité par des potentiels plaisanciers et nous voulons attirer leur attention sur nos installations. Nous sommes à la recherche de photos de PNL qui pourraient embellir notre site web et attirer des visiteurs! Si vous avez des photos que vous voulez partager, veuillez les faire parvenir au secrétariat sur info@parcnautiquelevy.qc.ca

Électricité :

Les membres intéressés à obtenir une seconde prise d'alimentation en électricité de 30 ampères peuvent en faire la demande au secrétariat. Notez que des frais de 150\$ sont applicables pour une deuxième prise 30 ampères.

Salon des membres :

Les membres de PNL qui veulent réserver le salon des membres peuvent le faire en communiquant directement avec le secrétariat. Nous rappelons aux membres que les articles disponibles au salon des membres (assiettes, tasses, verres à vin, etc) sont une contribution volontaire des membres et sont à la disposition de tous. Nous vous remercions de les remettre en place après utilisation.

Défibrillateur :

PNL a fait l'achat d'un défibrillateur, c'est-à-dire un appareil portable dont le rôle est d'analyser l'activité du cœur d'une personne en arrêt cardio-respiratoire. Cette analyse est entièrement automatique, ce qui évite à l'opérateur toute prise de décision. Bref, cet appareil peut servir à sauver la vie d'une personne en arrêt cardio-respiratoire. Bien que nous souhaitions n'avoir à ne jamais nous en servir, sa disponibilité est définitivement un ajout à la qualité de nos services. Cet appareil sera installé en juin au salon des membres afin qu'il soit accessible en tout temps à tous les membres et au personnel en cas d'urgence. Un bain oculaire sera également disponible sous peu en cas d'urgence.



En action
pour les gens de chez nous!
Steven Blaney
Député fédéral de Lévis-Bellechasse

www.stevenblaney.ca
blanes@parl.gc.ca

115, route Kennedy
Lévis (Québec) G6V 6C8
418 830.0500 • 1 877 630.0500

Party d'ouverture :

Cette année, le party d'ouverture se fera le **19 juin au nouveau restaurant de PNL, le Quartier Maître, sous forme de 5 à 7+.** Nous souhaitons débiter l'année sur une note positive et nous vous invitons à venir partager un petit verre.

Stationnement

Malgré la bonne volonté de tous, nous avons toujours des défis de stationnement en début de saison. Malheureusement, 2014 n'aura pas fait exception! Le printemps tardif et la température a fait en sorte que nous voulions tous travailler sur nos bateaux en même temps et de plus, les mises à l'eau ont dû être retardées d'une semaine. Le tout revient maintenant à la normale. C'est un dossier qui retient notre attention et nous tentons d'y trouver des solutions à long terme.

Notez qu'un stationnement débarcadère (durée de 15 minutes seulement) sera mis en place pour faciliter le transport de matériel vers votre embarcation. Le stationnement pour les personnes handicapées sera également changé d'endroit pour faciliter.

Nous allons également mettre en place une façon de pouvoir identifier votre véhicule avec votre numéro de membre, afin que nous puissions vous contacter en cas d'urgence ou si votre véhicule doit être déplacé en raison des activités sur le terrain, ou encore si vous êtes mal stationnés. Ce système permettra également d'identifier les véhicules qui utilisent le stationnement pour l'accès à la piste cyclables.

Les barrières limitant l'accès au stationnement ont été installées récemment. Nous vous rappelons que votre carte de stationnement de l'an passée est toujours active et que vous pouvez vous procurer au secrétariat une seconde carte au coût de \$40.. Nous vous prions aussi de ne pas passer vos cartes, ni de permettre l'accès aux véhicules de vos amis et membres de famille. Un stationnement pour visiteurs et clients du restaurant est disponible à cet égard.

Mise à l'eau 2014:

Compte tenu du délai au début mai, les mises à l'eau vont bon train. Il ne reste que quelques bateaux encore sur le terrain. Votre collaboration a été appréciée. Pour ceux qui ne sont pas encore à l'eau, le personnel de PNL communiquera avec vous directement.

Bers de voiliers :

Les guides des bers de voiliers doivent être enlevés et rangés sur le ber.

Nettoyage :

Nous demandons la collaboration des membres afin de nettoyer l'espace où votre embarcation a été hivernée. En principe, chaque membre doit procéder au nettoyage de son espace dès sa mise à l'eau. Heureux (et parfois un peu stressé) de se mettre à l'eau, certains membres oublient de nettoyer leur emplacement. Si vous êtes de ceux-ci, votre collaboration est demandée.

A chaque année, nous demandons et obtenons la collaboration de la majorité des membres pour toutes ces demandes et obligations. Merci à vous tous. Votre collaboration aide le travail du personnel sur le terrain en cette période de grandes activités pour remettre PNL fonctionnel.

Toutefois, à chaque année, le personnel de PNL doit aussi s'acquitter de certaines tâches qui sont de la responsabilité de chacun des membres individuellement. Il y a toujours une minorité de membres qui oublient ou qui décident que c'est le travail de PNL et non le leur (ex : nettoyage de leur emplacement, déblocage des bers, etc). Soyons tous conscients que cela engendre des pertes de temps dans une période déjà très occupée, en plus de coûts inutiles. Bref, cela engendre tout simplement une perte de productivité pour le personnel. Comme la majorité des membres collabore, il s'agit d'un problème récurrent par une minorité. Nous en sommes à évaluer les impacts (financiers, opérationnels, etc) afin de voir si des actions s'imposent ou non.

Congrès des CPS-ECP à Québec.



La conférence nationale des CPS-ECP, 2014, se tiendra à Québec du 22 au 26 octobre prochain à l'Hôtel Château Laurier.

Les Escadrilles canadiennes de plaisance (CPS-ECP) constituent un organisme sans but lucratif et charitable qui, depuis plus de 75 ans, joue un rôle majeur dans la culture nautique au Canada. Son énoncé de mission est de sensibiliser ses membres ainsi que le public en général en matière de sécurité nautique par l'éducation et la formation.

Les CPS-ECP sont reconnus comme étant le plus grand organisme du genre au monde, par habitant, de même que la plus importante autorité éducative en matière de navigation de plaisance au Canada.

Naufrage du Costa Concordia.

Le déménagement du Costa Concordia retient les manchettes presque deux ans jour pour jour après le désastre. Les autorités gouvernementales suggèrent que le démantèlement soit effectué dans un chantier italien. Quatre ports se disent intéressés. Par contre les écologistes et les défenseurs de l'environnement soutiennent que le paquebot risque de couler une deuxième fois si le remorquage s'effectue sur une trop grande distance. De plus, le chef de la Protection civile exige que la destination du bateau soit connue avant son déplacement. La complexité de l'administration italienne complique souvent les opérations.

Les grandes flottes mondiales.

Aussi surprenant que le tout puisse paraître, c'est une agence de la CIA qui est le plus en mesure de fournir des données quant aux nombres de navires battant pavillon de divers pays. Examinons la liste des 10 principaux pays avec en prime, le nombre de navires marchands canadiens.

Nom du pays	Nombre de navires marchands
Panama	5,764
Libéria	1,948
Chine	1,775
Malte	1,281
Bahamas	1,213
Singapour	1,131
Russie	1,130
Antigua et Barbade	1,059
Hong Kong	1,009
Indonésie	965
Canada	171

N.B. Le nombre de navires varie d'un mois à un autre.

FINITION MARINE
ET PLUS INC

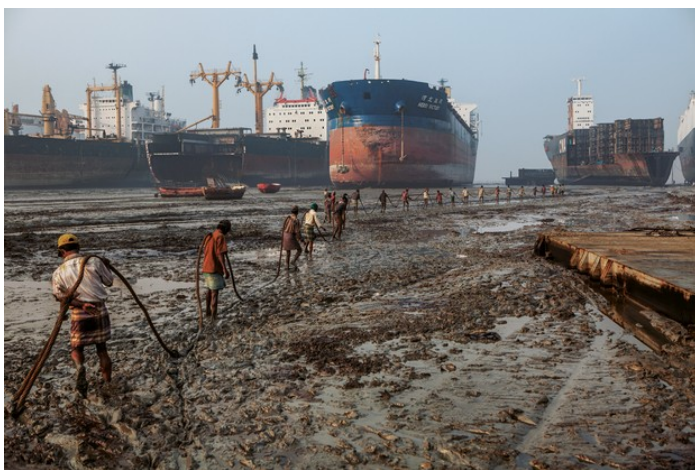
Réparation, entretien, fibre de verre, gelcoat
Atelier mobile

Johanne Dorion
Propriétaire

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

L'industrie de la démolition des navires.

Entre 800 et 900 bateaux sont démolis annuellement dans les pays où la main-d'œuvre est bon marché et qui ont un urgent besoin d'acier. L'Inde est la championne dans le domaine suivie par le Bangladesh, la Chine, la Turquie et le Pakistan. Plusieurs des navires démolis contiennent des substances toxiques : amiante, plomb et métaux lourds sans oublier les produits pétroliers qui détruisent les écosystèmes et tuent des centaines de travailleurs.



Réf. : Mike Hettwer, National Geographic, Travailleurs installant un câble de 5,000 kg. sur un chantier de démolition à la marée basse.

Édition 2014 du Guide de sécurité.

Le guide de sécurité nautique, édition 2014, publié par Transport Canada, est maintenant disponible.

On peut le consulter ou l'imprimer à l'adresse suivante :

<http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/TP-511f.pdf>

Défi Georges Leblanc

L'aventure accessible, 9e édition

Du 15 mai au 15 octobre 2014

- Rimouski - Forestville
- Rimouski - Bic

- Cap-à-l'Aigle—Rimouski
- Rimouski—Anticosti

Voyez les détails au : www.defisgeorgesleblanc.com

Route Rimouski—St-Pierre

1re édition - du 6 au 14 juillet 2014

Course internationale au large, reliant Rimouski à St-Pierre

Voyez les détails au : www.regares-rimouski.com

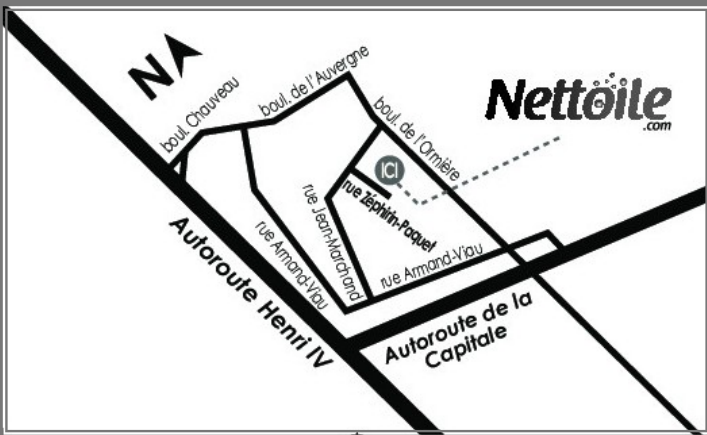


toiles de bateaux • tentes-roulottes • auvents

Service de nettoyage • Imperméabilisation
réparation et fabrication de toiles

SYLVAIN MARCOUX

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





Division de Nettoïle

SYLVAIN MARCOUX

6700, rue Zéphirin-Paquet
Parc Armand-Viau (Québec)
G2C 0M3

Réparation et fabrication
T. 418 843-1011
1 888 871-2623
www.tollemultidesign.com
info@nettoile.com

Par Jean-Luc Lemieux

La navigation est certainement le point le plus important à connaître lorsque l'on veut partir en mer. Mais une page WEB ne peut contenir toutes les informations qui tiennent dans des ouvrages de plus de cent pages. C'est pourquoi celle-ci n'est qu'une initiation à la navigation. Pour effectuer la navigation à bord d'un bateau, il faut connaître les différents documents où l'on trouve les informations sur la marée, la disposition d'un port et la description des phares et balises. Il faut également savoir lire une carte, comment elle est faite et quels sont les symboles qui la composent. Enfin, il faut être capable de tracer sa route soit en navigation côtière en effectuant des relevés, soit au large grâce à l'estime.

La documentation

On trouve dans les Instructions Nautiques, la description des ports et les passages particuliers le long des côtes. Chaque volume regroupe ces informations pour une partie des côtes, il est obligatoire pour la zone de navigation envisagée. Pour les navigateurs en Atlantique, l'annuaire des marées comme l'Almanach du marin breton est

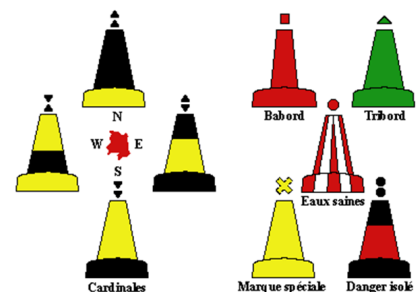
indispensable. Les cartes détaillées sont également nécessaires. Beaucoup de ces informations proviennent du service hydrographique et océanique de la marine ([SHOM](#)). Destinés au départ à la marine marchande et aux militaires, ces documents sont maintenant accessibles à tous. Les éléments retrouvés ou calculés à partir de cette documentation se notent sur le livre de bord, obligatoire, il ne doit jamais quitter l'intérieur du voilier.

Les repères en mer

Sur la côte et également sur des rochers au milieu de l'eau se trouvent les phares. Ceux-ci sont identifiés de jour par leur forme et la couleur de l'édifice et comme d'autres amers tels que les châteaux d'eau, il permettent de se repérer sur l'eau. De nuit, c'est par la période, la couleur et la durée des éclairs lumineux que l'on peut les identifier. Sur l'eau, ce sont des balises que l'on trouve:

les bouées cardinales jaunes et noires, surmontées de deux triangles, qui indiquent un danger. Si on place les quatre bouées aux points cardinaux, le danger se trouve au centre.

- les bouées de balisage d'un chenal de couleur verte conique à tribord (numéro impair) et de couleur rouge cylindrique à bâbord (numéro pair) dans le sens d'entrée de port. La balise peut être réduite à une simple perche.
- le danger isolé de couleurs rouge et noir et surmonté de deux disques noirs qui indique un haut fond ou un estran.
- la marque spéciale, bouée ou perche, toute jaune et surmontée d'une croix.
- la bouée d'eau saine, rouge et blanche, qui indique le début des eaux profondes à la sortie d'un port.



**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



*Des gestes
concrets*

www.christiandube.ca

Christian DUBÉ
Votre député de Lévis



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

La carte marine et le matériel de navigation

La navigation côtière nécessite l'utilisation de cartes détaillées. A l'inverse le large requiert des cartes dites routières qui permettent de tracer sa route sur une longue distance. Le mille nautique est la distance qui sépare deux parallèles d'une minute d'angle d'écart, il se retrouve donc sur les cotés verticaux des cartes et vaut 1852m. Le nœud est l'unité de vitesse correspondant à un mille par heure. On utilise divers matériels pour la navigation.



En plus des cartes, le matériel de base se compose d'une règle rapporteur (règle Cras du nom de son inventeur), un crayon, un compas à pointes sèches pour calculer et reporter les distances et un compas de relèvement.

Les symboles

On distingue immédiatement sur la carte précédente, la terre de couleur marron et les eaux dans un dégradé de bleu jusqu'au blanc pour les plus profondes. Sur la carte sont représentées les courbes de niveau des fonds marins et des hauteurs terrestres. Les niveaux sont indiqués en mètres. En mer, le niveau zéro correspond au niveau BM d'une marée de coefficient 120, ce qui fait que la marée est toujours supérieure à cette hauteur. Sur terre, le niveau de référence est le niveau moyen de la mer que ce soit pour les courbes ou la hauteur des édifices (pour plus d'explications historiques sur le zéro des cartes, il existe une page sur le site d'[IGN](http://www.ign.fr)). Divers symboles composent la carte pour indiquer la nature des fonds (sable, roche...), les repères à terre (château d'eau, église, antenne...), les balises et les phares.

Les phares et balises éclairantes

De nuit, seule la lumière que nous envoient ces objets donne une indication sur l'entourage du voilier. Il est donc indispensable de reconnaître et d'interpréter les informations lumineuses afin de se reporter à la carte. Ces informations sont de plusieurs types: la couleur et la portée de la source lumineuse, la hauteur du feu sur l'eau, la période du balayage ainsi que la "forme d'onde".

Différents types de feux			
Abrev.	Anglais	Français	Type
FI	Flashing	Eclat	durée de lumière plus courte que l'obscurité
LFI	Long Flashing	Eclat long	
F	Fixed	Fixe	lumière continue
Oc	Occultating	Occultation	durée de lumière plus longue que l'obscurité
Oc(2)	Group Occulting	Occultation groupée	
Iso	Isophase	Isophase	durées précédentes égales
Q	Quick Flashing	Scintillant	éclats très courts et rapprochés
IQ	Interrupted Quick Flashing	Scintillant discontinu	
VQ	Very Quick Flashing	Scintillant rapide	
UQ, IUQ	Ultra Quick Flashing	Scintillant très rapide	
AI	Alternating	Alternatif	alternance de couleur
W,R,G	White, Red, Green	Blanc, Rouge, Vert	à secteurs
Dir	Direction Light	Directionnel	angle lumineux très étroit



VALERO
JEAN GAULIN REFINERY



AGENCE DE PÉTROLIERS OCÉANIOQUES LIMITÉE
OCEANIC TANKERS AGENCY LIMITED

Par:

Tracer sa route

Pour aller d'un point A à un point B, on relève sur la carte le cap géographique à l'aide de la règle Cras. On place le bord de la règle sur la route à suivre en faisant coïncider le centre du rapporteur le plus au sud sur un parallèle ou un méridien. Cette droite coupe alors le rapporteur, il suffit de lire la valeur qui est inscrite horizontalement. On vérifie toujours cette valeur en se rappelant que le nord est au 0°, l'est au 90°, le sud au 180° et l'ouest au 270°. Il n'est pas toujours possible de suivre le cap ainsi calculé (courant, vent, obstacle...), il faut donc effectuer l'opération inverse, c'est à dire reporter le cap sur la carte. Dans les deux cas, le cap géographique et le cap compas sont différents et il faut apporter des corrections.

Correction du cap

Plusieurs éléments conduisent à une correction de cap.

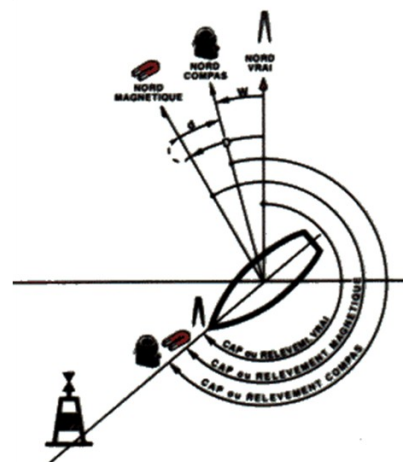
Le magnétisme

Le compas de route comme le compas de relèvement utilise le magnétisme de la Terre et donne la position du Nord magnétique. Malheureusement celui-ci et le Nord géographique ne coïncident pas, de plus, le premier se déplace avec le temps. Cette différence, appelée déclinaison magnétique, est indiquée sur toutes les cartes pour une année donnée avec une correction annuelle. Exemple: il est indiqué 7°03'W 1980,7'E, cela veut dire que la déclinaison était de 7°03'W en 1980 et qu'elle diminue (Est) de 7' par an, en 1998 elle vaut donc 4°57'W (7°03' - 18 * 0°07').

Le voilier possède des œuvres métalliques, le champ magnétique est donc perturbé, la déviation engendrée est fournie sur un abaque par le constructeur.

La somme de la déclinaison et de la déviation s'appelle variation, ôtée du cap vrai (géographique), cela donne le cap compas. On a donc la somme algébrique:

$$C_c = C_v - (D + d) = C_v - W$$

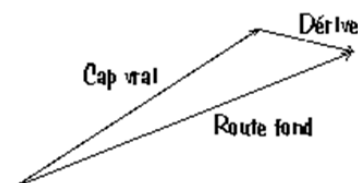


Les dérives

Une personne qui avance suit la trajectoire qu'il se donne, sauf s'il se trouve sur un tapis roulant, le parcours va alors dépendre du déplacement de la personne par rapport au tapis et de celui du tapis par rapport au sol. On retrouve cette problématique sur l'eau, la trajectoire sur l'eau (route) et différente de la trajectoire sur le fond (route fond), il suffit de connaître le déplacement de l'eau essentiellement dû à la marée. La somme vectorielle du cap vrai avec la dérive donne la route fond. La direction et la force du courant sont données dans un tableau sur la carte de PM-6H à PM+6H (heures rondes).

Il existe une autre dérive due au vent sur les œuvres du bateau, elle est de l'ordre de 10° au près serré à zéro au travers et fait abattre le voilier.

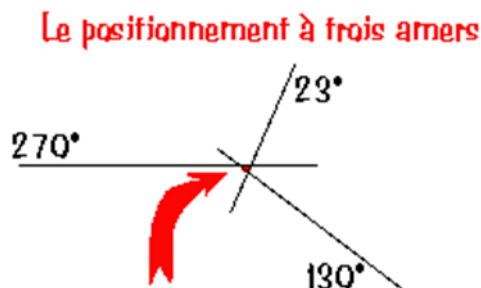
La dérive courant



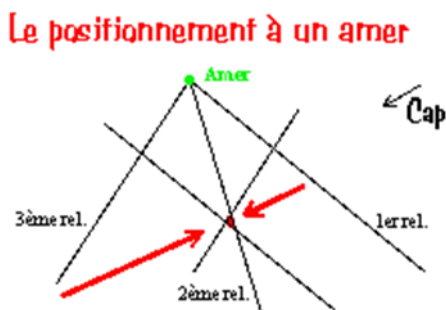
Relever sa position

Lorsqu'on navigue le long des côtes, on se repère grâce aux amers. Pour calculer sa position, il faut théoriquement 2 amers. Dans la pratique, on en utilise 3 à cause des erreurs de lecture du compas et de tracé graphique. L'idéal est d'avoir 120° d'écart entre deux relevés et en tout état de cause ne pas prendre deux relevés opposés.

Exemple: on relève le premier au 23° , le deuxième au 130° et le troisième au 270° , on obtient donc le graphique suivant:



Le voilier se trouve à l'intérieur du triangle d'incertitude. Comme l'erreur est humaine, un château d'eau sur la côte utilisé à la place d'un autre et le positionnement est complètement faux, le troisième amer confirme donc le relevé des deux autres. Mais on n'a pas toujours trois amers utilisables dans l'entourage du voilier. On peut disposer de deux voire un seul amer. Dans les deux cas, le positionnement à un seul amer est très utile. On se sert du cap et du loch en plus de deux (ou trois) relevés consécutifs du même amer. Le premier relevé nous situe sur une droite. Après une durée de quelques dizaines de minutes, suivant la distance qui nous sépare de l'amer et de notre déplacement par rapport à lui, on se trouve sur une droite parallèle à la première. On effectue alors le deuxième relevé. Les deux droites se coupent à la position présumée du voilier. La même opération peut être reproduite une troisième fois pour retrouver le triangle d'incertitude.



Tenir une estime

Lorsqu'on quitte les côtes, il n'y a plus de repères. A partir de la dernière position connue, il faut effectuer une estime, c'est à dire tracer son cap heure par heure en effectuant les corrections expliquées plus haut. Il est possible de recalculer l'estime à partir de repères comme le passage de rails de cargos, ou la lumière lointaine d'un phare. Mais dans tous les cas la tenue régulière et sérieuse du livre de bord sera le meilleur atout pour arriver au lieu fixé.

Quel cap donner au barreur?

- Fixer le cap direct et tracer sur la carte la route fond corrigée de la dérive (subir le courant)
- Tracer la route fond désirée et calculer le cap vrai (faire valoir sa route)

Les deux choix sont possibles et dépendent du type de navigation. Il faudra faire valoir sa route pour les petites distances avec passages obligés à des points donnés, dans ce cas il ne faut pas dériver de sa route ou lorsque la direction du courant est très variable sur le parcours. Par contre, pour un grand parcours ou le courant change de 180 degrés à la renverse, il est préférable de subir le courant. En effet la route fond fera un allée retour autour de la route directe mais la distance effectuée sur l'eau sera minimum

Ex: Traversée France-Angleterre des îles Vierges à Plymouth: pour une vitesse de 5 noeuds pour un coef de 107, en cas de choix:

a) la distance effectuée sur l'eau sera d'un peu plus de 100 MN, le voilier se sera écarté d'environ 10 MN de la route directe, ce qui n'a pas d'importance puisqu'aucun point de passage n'est obligatoire

b) la distance sera allongée d'un peu moins de 10MN (2Heures) pour tenir la route directe sur le fond, ce qui ne sert à rien dans ce cas de figure

Par : Jean-Claude Guay

Tout âge porte ses fruits; il faut savoir les cueillir
Raymond Radiguet

L'espoir est une mémoire qui désire
Honoré De Balzac

Le plus beau cadeau de l'âme est de savoir se réjouir
Marquis De Vauvenargues

Au plus fort de l'orage, il y a toujours un oiseau pour nous rassurer
René Char

Le temps est un grand maître, il règle bien des choses
Pierre Corneille



DES SERVICES ACCESSIBLES POUR MARC

 **Dubuc**

ALLERGIQUE À LA ROUTINE

**PLUS D'ACCESSIBILITÉ
ET UNE FOULE DE SERVICES**

- Services au comptoir le samedi*
- Financement hypothécaire les soirs et les fins de semaine
- Services mobiles et AccèsD

 desjardins.com
 m.desjardins.com
 1 800 CAISSES

Caisse Desjardins de la Chaudière
418 831-2674
Caisse Desjardins de Lévis
418 833-5515

 **Desjardins**

CLUB DE COURSE DU PARC NAUTIQUE LÉVY

Récit de la régates du 3 juin 2014 par Michelle Cantin



Mardi 3 juin 2014. Après les sautes d'humeur de dame nature qui a retardé le lancement de la saison des régates, eh bien voilà que le coup d'envoi a été donné le mardi 3 juin à 18 h.

Les membres du comité course accueillent les régatiers à 17 h 15. Neuf équipages répondent présents : Sao, Merlot II, Clapotis, Diapason, Baobab, Vortex, 104, Cap-o-rêves, Hope Floats. C'est une excellente et prometteuse participation pour une 1re.

En présence d'une marée baissante et d'un vent soutenu, à 17 h 30 on dévoile le parcours : départ du Parc nautique Lévy, bouée de la Rivière St- Charles et retour au Parc Nautique Lévy. Difficile de faire un autre parcours les bouées brillant par leur absence du St-Laurent.



L'enthousiasme est présent et se traduit par l'empressement à se retrouver sur l'eau. 17 h 50 presque tous les voiliers ont hissé les voiles et sont en pratique de manoeuvres. Le voilier 104 joint les régatiers avec du retard. L'équipage hisse rapidement les voiles et se positionne pour le départ à travers les autres voiliers déjà en action. Le fort courant en piège quelques-uns qui se retrouvent sous la ligne de départ. Ca souffle !

18 h : le compte à rebours du 5 minutes est commencé. 18 h 05 le coup d'envoi est donné. Il y a de la confusion sur le départ. Certains le prendront avec du retard : ça sent le manque de pratique du début de saison.

Les virements de bord sont fréquents et on assiste à quelques tribords amure. Les équipages tentent de réduire la gite. Pour certains ça ne suffit pas et la réduction de voile devient incontournable. La lutte est chaude à l'embouchure de la rivière St-Charles. Les voiliers y font leur entrée. On assiste à des règles de priorité pour franchir la bouée. Le voilier 104 la contourne en 3e position précédé de Vortex et de Diapason qui s'engageaient déjà sur le fleuve pour un retour vers la ligne d'arrivée.

La bouée contournée, on entreprend de regagner le fleuve. Et voilà ! A bout de souffle, le vent réduit sa puissance. Ce sera à ce stade-ci la stratégie des courants pour franchir la ligne d'arrivée. L'option nord est la meilleure puisque la renverse de courant n'est pas encore établie. Le voilier 104 réduit son écart en rattrapant Diapason à son grand Dam !

C'est sous un ciel menaçant que les voiliers s'engagent vers la ligne d'arrivée en présence d'un vent essoufflé qui oblige les équipages à multiplier les ajustements pour leur arrivée.

Au final, les résultats sont :

- 1- 104
- 2- Vortex
- 3- Clapotis
- 4- Diapason
- 5- Baobab
- 6- Merlot II
- 7- Hope Floats
- 8- Cap-o-rêves
- 9- Sao (DSF)

Le prochain rendez-vous : mardi 10 juin 2014.



Les Romains furent à l'avant-garde dans le domaine des lois maritimes. Ils édictèrent des règlements prohibant la navigation en hiver et par mauvais temps. Il faut rappeler que la navigation se faisait en fonction des étoiles et que la disparition de ces dernières par mauvais temps rendait la navigation encore plus périlleuse. Le choix des routes était depuis toujours la responsabilité du capitaine, mais souvent les propriétaires intervenaient pour forcer les capitaines à prendre la mer dans des mauvaises conditions car l'appât du gain a toujours été un impératif de premier ordre.

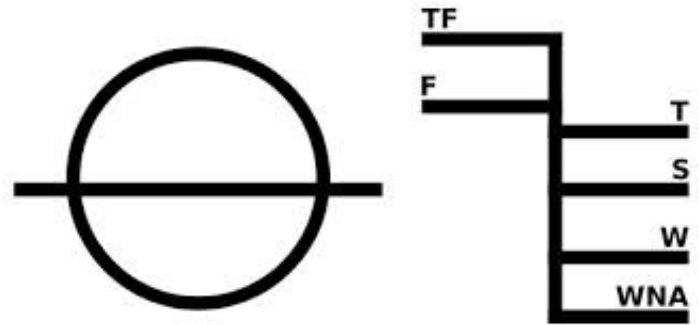
Par contre, ces règles n'étaient pas toujours respectées. Les délinquants étaient nombreux.

Pour faire rentrer dans le rang ces derniers, les autorités romaines instituèrent les permis de navigation qui étaient délivrés par les autorités portuaires en tenant compte des conditions de la mer.

Ils adoptèrent également des lois quant à la propriété des biens embarqués. En bref, l'armateur du navire et le capitaine qui le commandait devenaient responsables des pertes en mer.

Il est bon de rappeler que, dans les années 1100, les capitaines étaient en mesure d'évaluer la vitesse de leur navire et de sonder les fonds marins à l'aide de la ligne à plomb.

Après la disparition de l'Empire romain, de nouvelles puissances maritimes, les Vénitiens en particulier, prirent la relève et édictèrent des lois maritimes encore plus précises comme le respect de la capacité de charge des embarcations et de la hauteur du franc-bord, l'introduction des marques de charge et, dans les cas ultimes, le droit de saisir les cargaisons pour le non respect des lois.



Réf. : Lloyd's Register, Les marques internationales de charge des navires.

Notes explicatives : **TF** : Eaux douces tropicales ; **F** : Eaux douces ; **T** : Eaux salées tropicales ; **S** : Eaux salées en été ; **W** : Eaux salées en hiver ; **WNA** : Eaux salées en hiver dans l'Atlantique nord.

Au fil des ans, les directives se firent encore plus nombreuses et plus sévères car le trafic était en forte croissance et des compagnies se lancèrent dans le domaine de l'assurance maritime. Les Espagnols exigèrent que les biens transportés furent solidement arrimés à la coque, les Vénitiens déterminèrent les parties d'un navire où l'on pouvait entreposer les marchandises et, le roi de France, Henri III, émit un édit dans lequel il était de la responsabilité des cités maritimes de contrôler les connaissances des capitaines qui relevaient de leur juridiction.

À un moment donné de l'histoire maritime, les capitaines et les armateurs évoluaient dans un véritable dédale de législations ce qui ne facilitait pas la navigation et ouvrait la porte à une certaine anarchie.

Dans les années 1800, deux pays firent beaucoup pour régulariser la situation : la France et la Grande-Bretagne.

Les autorités maritimes françaises é mirent plusieurs décrets touchant la construction et l'inspection des navires, le transport des marchandises dangereuses, la qualification

des équipages, les conditions de vie à bord et les équipements de sécurité pour ne mentionner que ces quelques points.

En Angleterre, les législateurs se montrèrent plus interventionnistes car plusieurs armateurs étaient réticents à se soumettre à certaines règles et l'opinion publique était inquiète à la suite du grand nombre d'accidents maritimes. Il n'était pas rare que pendant une seule saison de navigation plus de 2000 personnes perdaient la vie en mer.

Le parlement britannique revit et codifia les lois existantes, renforça la réglementation sur la construction des navires, les capacités de charge, adopta de nouvelles règles de navigation, rendit l'obligation de montrer des feux de route et s'inspira des exigences du Bureau des Lloyd's et de celui de Veritas pour l'application d'une foule de directives.

Dans les années qui suivirent, des dizaines de pays prirent exemple des législations britanniques pour imposer leurs propres règles maritimes: Danemark, Suède, Norvège, Allemagne, Hollande, Espagne et Etats-Unis d'Amérique et plusieurs autres.

Au vingtième siècle, la navigation s'internationalisa et certains désastres comme la perte du Titanic força presque tous les pays et toutes les organisations à revoir leurs législations et leurs exigences.

En 1914 et dans les années qui suivirent, la première convention de la **Sauvegarde de la vie humaine en mer** « Safety of Life at Sea (SOLAS) fut difficilement signée par seulement cinq des treize premiers pays qui participèrent aux délibérations. Il faut rappeler que la première guerre mondiale venait d'éclater.

Les objectifs de cette conférence « *était de mettre sur papier un certain nombre d'exigences concernant la sûreté*

de navigation pour les navires marchands, la mise en place de parois étanches et résistantes au feu, la lutte contre les incendies à bord des navires marchands et les équipements de sauvetage, ainsi qu'une réglementation sur la présence d'équipement de radiotélégraphie à bord des navires pouvant transporter plus de cinquante personnes » (1).

Heureusement, à plusieurs reprises dans les années qui suivirent, cette convention fut revue et améliorée et des dizaines d'autres pays y adhérèrent pour le plus grand bien des gens de la mer et des passagers.

(1): Wikipédia, L'Encyclopédie libre, *Ébauche concernant la mer et le droit*, 2013.

Bibliographie.

Boisson, Philippe: « Safety at Sea: Policies, Regulations & International Law » ; Bureau Veritas, Paris 1999

BOISSON, Philippe : « Politiques et Droit de la Sécurité Maritime ». Paris, Edition Bureau Veritas, 1998

Lavery, Brian : « Bateaux : 5000 ans d'histoire de la marine ». Sélection du Reader's Digest, Bagneux, 2005

C'ÉTAIT ENCORE UN PETIT TOUR D'HÉLICO!

Par : Georges Leblanc

Bah! Ça fait partie des choses de la vie que je ne peux pas changer et j'en connais un sacré bout sur le sujet.

Bien calé dans un siège à proximité de la cabine de pilotage, les vêtements complètement détrempés, j'ai la chair de poule et grelotte sans que rien n'y paraisse. Les bras croisés en dépit des grelottements que je tente de contrôler, je me sens docile, sachant que nous regagnerons bientôt la terre ferme. Le bruit et la vibration des pâles de l'hélico bourdonnant dans mes oreilles ont un effet hypnotique me clouant au fond de mon siège.

D'où je suis, je peux observer mes cinq équipiers, je n'entends absolument rien de leurs propos et je ne tente même pas d'en deviner un seul mot. Je préfère m'isoler dans une solitude afin de décanter mes idées.



Un fou rire s'empare de moi en repensant à l'autre fois en 2003 où nous étions deux et avions été récupérés en Manche par les sauveteurs du Cross Cherbourg.

La situation ressemblait étrangement à ce que je vis présentement, cette fois-là à bord de mon voilier Open60 Océan.

Dans une nuit obscure, nous avons percuté un conteneur immergé, perdu la quille et chaviré, puis hélitreuillés le lendemain matin dès que la nuit cédait enfin sa place à la clarté qui se faisait attendre. Le sombre plafond nuageux semblait compresser la surface de la mer et le petit hélico vert devenu notre refuge progressait difficilement face aux violentes turbulences. Le vent soufflait toujours avec force et à maintes reprises nous avions la certitude que nous tombions dans le vide. Nous nous faisions secouer tout autant que la carcasse de l'hélico.

Encore habillé de mon habit de survie orange, d'une main appuyée au plafond, je tentais de me maintenir en place jusqu'au moment où nous reprenions de l'altitude. Je me

disais que c'était moins pire qu'immerger sous l'eau emprisonnés à l'intérieure de la coque du Océan comme nous l'étions il y a moins d'une heure, mais il ne faudrait surtout pas s'écraser à la surface de la Manche et couler à pic après avoir été secourus. Je ne désire point détenir le record Guinness du nombre de naufrage subis dans une même nuit.

Bah! Encore une fois, cela faisait partie des choses sur lesquelles nous n'avions aucun contrôle. De toute manière, je portais encore mon habit de survie et comme je le disais : un « crash » d'hélicoptère ne dure à peine plus que quelques secondes ! J'étais fin prêt pour...

À m'entendre, mon coéquipier ne trouvait pas mes propos amusants...

À travers le petit hublot, je regardais monter et descendre le halo tracé par les pâles; comme le feraient les battements d'ailes d'un gros albatros. Les deux pilotes tenaient des deux mains le manche à balais, ils ne se laissaient pas déconcentrer par ce qui se vivait derrière eux dans la carlingue et leur calme me laissait confiant pour ce qui était de rejoindre la terre ferme. Une demi-heure plus tard ils posaient notre oiseau en un seul morceau sur le cercle d'atterrissage du Cross Cherbourg.

J'ai été vraiment impressionné par l'efficacité et le professionnalisme des sauveteurs français et encore cette fois-ci je le suis tout autant vis-à-vis nos militaires qui ont réalisé un nouveau record, une réelle performance en hélitreuillant mes cinq équipiers et moi-même en seize minutes.

Restons optimistes !

Je dois oublier ces folles pensées... Nos pilotes dirigent notre hélicoptère de main de maître et je suis convaincu que dans moins d'une vingtaine de minutes notre gros cormoran jaune se posera en douceur à l'aéroport de Cap-aux-Meules et la vie reprendra son cours...



Georges Leblanc
skipter.

LE SORCIER DE L'ÎLE ANTICOSTI—LA LÉGENDE 1re partie

Un article de Tolkien2008.wordpress.com



Le golfe du Saint-Laurent vu de l'île d'Anticosti, 1912. Source Bibliothèque et archives Canada no MIKAN 3320550

En 1852, l'abbé Ferland visite l'île d'Anticosti. Il y rencontre celui que l'on surnomme le sorcier de l'île, Louis Gamache. Dans [*Le sorcier de l'isle d'Anticosti; récit par l'abbé Ferland. A la recherche de l'or; voyage du Yukon*](#) (édition de 1914), l'abbé Ferland relate leur rencontre ainsi que les nombreuses histoires qui circulent sur ce personnage qui en fait frémir plus d'un. Voici quelques extraits.

Dans les premiers jours de septembre 1852, je m'embarquais sur la "Doris", afin de visiter, pour la première fois, les côtes désertes et inhospitalières de l'île d'Anticosti. Peu élevée, bordée de récif et souvent couverte de brumes épaisses, cette terre est forte dangereuse pour les bâtiments qui entrent dans le Saint-Laurent ou qui en sortent. L'automne et le printemps, les vents soufflent avec une extrême violence; aussi de nombreux naufrages ont rendu tristement célèbre le nom

de l'île d'Anticosti.

Autrefois, quand un vaisseau venait se briser à la côte, les hommes de l'équipage, qui n'étaient pas engloutis par les flots ou broyés par les rochers, étaient condamnés à périr de faim et de froid, sans pouvoir espérer de secours.

[...]

Nous n'avions plus qu'une étape à visiter dans l'île, celle de la baie de Gamache; j'avais hâte d'y arriver, car depuis plusieurs années le nom du sieur Gamache retentissait à mes oreilles, sans que j'eusse trouvé l'occasion de voir le personnage lui-même. Il n'est pas un pilote du Saint-Laurent, pas un matelot canadien, qui ne connaisse Gamache de réputation; de Québec à Gaspé, il n'est pas une paroisse où l'on ne répète de merveilleuses histoires sur son compte. Dans les récits populaires, il est représenté comme le beau idéal d'un forban, moitié ogre et moitié loup-garou, qui jouit de l'amitié et de la protection spéciale d'un démon familier. On l'a vu debout sur un banc de sa chaloupe, commander au diable d'apporter un plein bonnet de bon vent; un instant après, la chaloupe de Gamache faisait vent arrière, les voiles pleines, sur une mer unie comme une glace, tandis que, tout autour, les autres embarcations dormaient sur l'eau, sur un calme plat.

Pendant un voyage qu'il fit à Rimouski, il donna un grand souper au démon, non pas à un diabolin de seconde classe, mais au bourgeois lui-même. Seul avec ses compagnons invisibles, il a massacré des équipages entiers et s'est ainsi emparé de riches cargaisons. Vivement poursuivi par un bâtiment de la compagnie des postes du Roi, il a disparu avec sa goélette, au moment où il allait être saisi, et l'on n'a plus aperçu qu'une flamme bleuâtre dansant sur les eaux.

[Vous pouvez lire la suite du récit de l'abbé Ferland](#)

Un personnage somme toute sympathique mais un peu inquiétant...

Et pour en savoir plus sur ce que l'on sait réellement sur le sorcier, [lisez la 2e partie dans le prochain Coutille.](#)

Bibliographie

Ferland, Jean Baptiste Antoine (abbé), [*Le sorcier de l'isle d'Anticosti; récit par l'abbé Ferland. A la recherche de l'or; voyage du Yukon*](#). Montréal, Bilaudeau, 1914, 65 pages
Jolicoeur, Catherine. [en ligne] [Dictionnaire biographique du Canada, Gamache, Louis](#). Page consultée le 30 juillet 2011. Adresse URL

LES BALEINES DU ST-LAURENT

Quelles baleines pouvons-nous observer sur le Saint-Laurent ?



Le rorqual bleu

Population : Visite d'environ 15 par an
Taille : 20 - 30 mètres
Poids maximal : 190 tonnes
Âge maximal : 90 ans
Vitesse maximale : 48 km/h

Balaenoptera musculus ou la baleine bleue est le plus gros mammifère de la planète. De tous les temps, le plus grand dinosaure aurait mesuré que 24 mètres et pesé que 36 tonnes. Le rorqual bleu, dont nous faisons fréquemment l'observation aux Escoumins, peut peser jusqu'à 145 tonnes et mesurer 32 mètres; il peut atteindre 20 nœuds à la nage et plonger à la limite de deux cent brasses (350 mètres) pour une période aussi longue que 50 minutes. Le

rorqual bleu aime les grands espaces et l'eau profonde, c'est pourquoi la région des Escoumins est privilégiée pour l'observation de ce grand cétacé. Il est très, très rare qu'un rorqual bleu se rende dans Charlevoix. Il fait normalement demi-tour à la tête du chenal Laurentien, soit au large de Tadoussac.



Le rorqual commun

Population observable : 60
Taille : 22 - 27 mètres
Poids maximal : 80 tonnes
Âge maximal : 90 ans
Vitesse maximale : 37 km/h

Balaenoptera physalus est la deuxième plus grande baleine du monde, après le rorqual bleu. Il est capable de nager très rapidement grâce à son corps hydrodynamique caractéristique. Il devient mature à 25 ans et atteint alors une taille de 20 à 27 mètres pour 60 à 80 tonnes. Nous retrouvons le rorqual commun en bon nombre chaque année dans la région des Escoumins, vers Tadoussac, et très rarement dans Charlevoix.

**ERNEST BOUTIN INC.**

eboutininc@videotron.ca

4, des Émeraudes
Lévis (Qc), G6W 6Y6

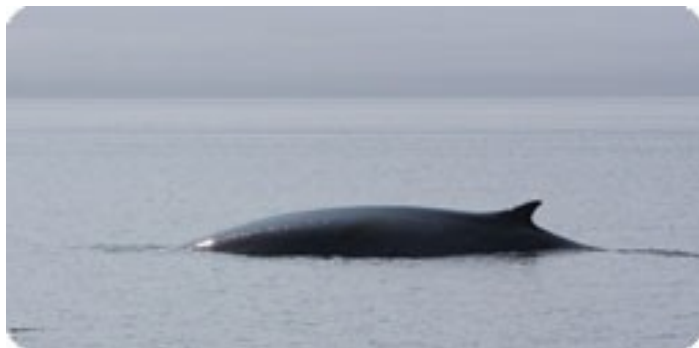
Tél.: 418 837-2900
Fax: 418 837-3096
www.ernestboutin.com

Grues Québec Lévis INC.
— Propriétaire/Opérateur —
Gerry & Guylaine Valcourt

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

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





Le petit rorqual

Population : 200
Taille : 8 - 12 mètres
Poids maximal : 14 tonnes
Âge maximal : 30 à 50 ans
Vitesse maximale : 30 km/h

Le petit rorqual est le parent le plus petit du rorqual bleu. Lorsqu'il a atteint sa taille maximale, le petit rorqual peut mesurer 10 mètres de long et peser 8 tonnes. Le corps lisse du petit rorqual est en forme de torpille et s'amincit aux deux extrémités. La tête est très pointue, c'est pourquoi il est aussi appelé « rorqual museau pointu ». Comme pour tous les rorquals, la gorge du petit rorqual est dotée de replis ou sillons qui se distendent lorsqu'il s'alimente. La peau est gris foncé sur le dessus et blanche sur le ventre. À chaque croisière aux baleines, que ce soit dans Charlevoix, à l'embouchure du Saguenay, de Bergeronnes ou des Escoumins, il est presque certain de voir des spécimens de petit rorqual.



Le rorqual à bosses

Population : 1 à 5
Taille : 12 à 16 mètres
Poids maximal : 35 tonnes
Âge maximal : 48 ans
Vitesse maximale : 27 km/h

La baleine à bosses mesure généralement 12 à 13 mètres, atteint parfois 16 mètres et pèse 25 à 35 tonnes. Le rorqual à bosses est sans aucun doute la baleine la plus spectaculaire. On peut souvent le voir bondir hors de l'eau (breaching) à plusieurs reprises. Il peut également frapper la surface de l'eau avec ses immenses nageoires pectorales ou avec sa queue (lobtailing). Le répertoire vocal des rorquals à bosses est reconnu. En effet, on leur doit les fameux chants de baleines qui en séduisent plus d'un. Plutôt solitaire, on peut toutefois l'observer en petits groupes ou parfois en grands groupes dépassant 100 individus. On retrouve à chaque année plusieurs individus dans nos eaux. Ils ont la particularité de montrer la queue presque à chaque plongée. La baleine à bosses se retrouve aux Escoumins, à Bergeronnes, au large de Tadoussac, et parfois à l'entrée du fjord.



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



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

Lévis
Téléphone : 418-837-3681

Québec
Téléphone : 418-624-1290

DECO SURFACES 

www.couvreplancherspelletier.com

Un article de Tolkien2008.wordpress.com



Le cachalot

Population : 1 à 5
Taille : 15 à 20 mètres
Poids maximal : 57 tonnes
Âge maximal : 60 à 70 ans
Vitesse maximale : 30 km/h

Le cachalot, qui nous rappelle Moby Dick, mesure entre 11 et 15 mètres mais peut atteindre 18 mètres et il a un poids qui varie entre 15 et 40 tonnes.

Avec une couleur gris-brun et une peau plissée, il n'a pas de nageoire dorsale et a un évent placé au bout de sa tête, son souffle est incliné à 45 degrés qui est très reconnaissable. Il plonge parfois jusqu'à des milliers de mètres. Il est un mammifère fascinant! Le cachalot nous visite à chaque année aux [Escoumins](#) mais pas vraiment vers Tadoussac et jamais dans la région de Charlevoix. C'est un cétacé difficile à observer car il a des plongées de plus d'une heure parfois et remonte à la surface quelquefois à des kilomètres de son lieu de plongée.



Le béluga

Population : espèce protégée
Taille : 3 à 5 mètres
Poids maximal : 1,6 tonnes
Âge maximal : 30 à 35 ans
Vitesse maximale : 20 km/h

Le béluga est la baleine résidente à l'année dans nos eaux, contrairement aux autres espèces observées. Le bélouga ou béluga, selon les écoles, mesure entre 4,4 et 6 mètres avec un poids variant de 630 à 1 500 kilos.

À maturité, le bélouga est totalement blanc. À sa naissance, il passe du gris foncé, presque bleu, d'où son nom de bleuvet à gris pâle, et ensuite à un blanc éclatant. Nous avons la chance de les observer à peu près partout dans le Saint-Laurent jusqu'à la hauteur de l'Île-aux-Coudres. Il remonte le fjord du Saguenay, d'où on peut souvent les voir de la rive près du traversier de Tadoussac, de Saint-Siméon dans Charlevoix, des rochers des Escoumins et du Cap-Bon-Désir.

Phoques et dauphins sont aussi au rendez-vous, les phoques en tout temps et occasionnellement des dauphins. Le marsouin commun est aussi très visible, autant à Bergeronnes que devant Tadoussac et Les Escoumins

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

info@merriallard.com

COUPE FÉMINA - VENDREDI 4 JUILLET 2014

La régata 100 % féminin

Le 4 juillet 2014
les filles mettent les voiles
pour la 1^{re} régata
100% féminin



En collaboration avec :



Information auprès de :
Formation Nautique Québec
Tél : 418-683-8815
www.coupe-femina.com

Les participantes devront réaliser le parcours Lévis—Neuville—Lévis. Un trajet de 32 miles nautiques attend les participantes. L'organisation réserve une journée prometteuse en défi aux navigatrices puisque les courants, les marées et les vents ne manqueront pas de leur donner du fil à retordre.

Un défi 100% féminin auxquelles les navigatrices de tout horizon sont conviées. Une belle occasion de développer la voile au féminin et de découvrir le majestueux Fleuve Saint-Laurent à la voile.

Tous les détails sont disponibles sur le site Internet www.coupe-femina.com

Votre Satisfaction. C'est notre Engagement !

RE/MAX[®]



Marie Josée Piché

Courtier immobilier
Remax
Avantages inc.
9201, boul. Centre
Hospitalier
Charny Qc G6X 1L5
(418) 573-5023, cell
(418) 832-1001, bur



Jacques Larouche

Courtier immobilier
Remax
Avantages inc.
9201, boul. Centre
Hospitalier
Charny QC G6X 1L5
(418) 832-1001, bur.
(418) 832-4142, fax



RE/MAX[®]

DÉMYSTIFIER L'ENTRETIEN DES WINCHS

Par Germain Ménard

Au moment où le printemps tardif nous bouscule pour les routines habituelles devant conduire à nos mises à l'eau respectives (entretien de la coque et des éléments mécaniques notamment), l'installation des voiles m'a rappelé qu'il y a toujours un grand oublié à cette période critique de l'année : l'entretien des winchs.

Est-ce par paresse, ignorance des bonnes pratiques, ou appréhension de la bibitte ?

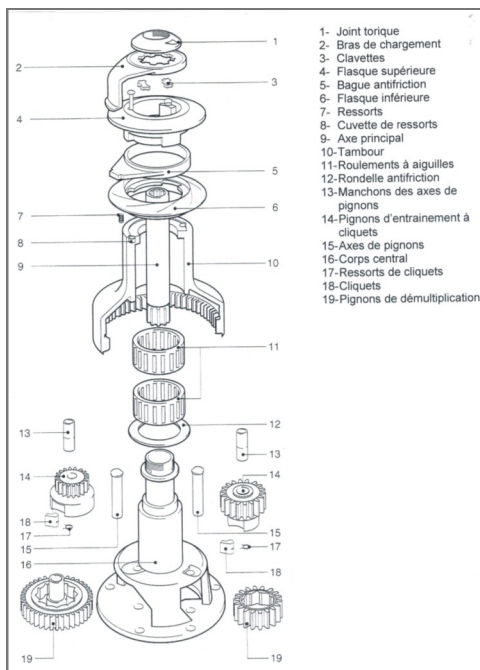
Les winchs sont un peu l'équivalent de notre accélérateur et de nos freins. Advenant que l'une ou l'autre de ces fonctions d'une automobile grippe ou donne des signes de résistance, il y a fort à parier que nous ferions regarder la chose par un garagiste dans les meilleurs délais. Un son de verre brisé ou une résistance importante lors d'une manœuvre de mise sous tension des winchs devrait provoquer le même réflexe à savoir, aller y voir de plus près.

La documentation suggère un et même deux entretiens annuels selon l'usage et les conditions environnantes. Personnellement, je crois qu'un entretien aux deux ans est davantage de nature à nous motiver à le faire ; le principe d'alternance serait également intéressant. Les engrenages d'un winch étant graissés, ceux-ci deviennent de très bons capteurs de poussières et de saletés de toute nature. Lors du démontage, ladite graisse a l'allure d'une mélasse au sable et on se demande comment cela pouvait fonctionner quand même ?!!

Le but de cette petite chronique est essentiellement de démystifier le démontage, le nettoyage, le graissage et le remontage des winchs afin de convaincre tous les plaisanciers hésitants de ne plus hésiter... Si je peux le faire, tout le monde peut le faire, soyez-en assurés.

Il suffit d'appliquer quelques règles de base :

- travailler de façon méthodique ;
- se doter d'un plan de travail sécuritaire et ordonné ;
- se servir de la documentation disponible, du fabricant idéalement ;
- réunir un minimum d'outils (tournevis, brosses ou pinces rigides, chiffons) ;
- utiliser les produits adéquats, essentiellement un dégraisseur (de type WD-40 et de la graisse pour winchs - un petit tube à 15\$ peut largement suffire pour 4 winchs).



De manière à ne pas risquer de perdre des petites pièces comme des **ressorts** ou des **cliquets**, je recommande fortement d'amener les winchs à nettoyer à terre et de travailler sur une vieille serviette pâle qui permettra de voir nettement où sont les pièces et de les traiter avec méthode.

Le démontage : un jeu d'enfant en 5 minutes

Pour commencer, il suffit d'appliquer le plat de la main sur le **joint torique** (la plaque qui est au sommet du winch). S'il résiste, une légère poussée avec un

tournevis plat dans le sens antihoraire fera l'affaire. Après, il n'y aura qu'à enlever chaque étage de pièces en observant bien leur emboîtement.

Un schéma semblable à celui présenté d'un modèle courant, vous guidera facilement.

À la fin, il ne reste que le **corps central** fixé au pont.

Le nettoyage – graissage : une opération 01h30 environ

Un plan de travail ordonné et bien ventilé vous permettra de traiter chaque pièce démontée avec un dégraisseur de type WD-40, une brosse à dent ou un vieux pinceau et des chiffons doux.

On suggère de réappliquer une fine couche de graisse à winch ; un pinceau rond permet d'aller dans tous les coins et engrenages.

DÉMYSTIFIER L'ENTRETIEN DES WINCHS - suite

Le remontage : 10 minutes à peine

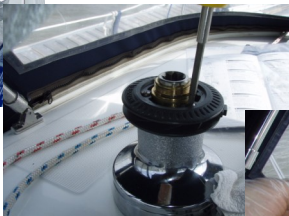


Le seul conseil utile est de procéder lentement et de ne

forcer aucune pièce.

Par exemple, si le **bras de chargement** n'adhère pas correctement à sa base, vérifiez si **les clavettes** sont bien en place.

Pour ce faire, il faut quelquefois soulever l'**axe principal**.



Dans le fond, une ou deux journées de mauvais temps ...et le travail sera fait sans difficulté. L'effort en vaut la peine sachant que les winchs jouent un rôle déterminant lors des manœuvres en plus de protéger notre monture et notre cardio. Et parlant d'effort, celui-ci peut être démultiplié de 5 à 120 fois selon la taille du winch ; les modèles à colonne (baptisés « moulins à café ») que l'on retrouve sur les bateaux de course peuvent soutenir une tension pouvant aller jusqu'à 10 tonnes (c'est le poids de notre bateau).

Bonne saison 2014 et bon vent
Germain Ménard





SERVICE 7 JOURS SUR 7

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

Luc Parent (418) 572-0545

Plus de 30 ans d'expérience
luc@bateauconcept.com

www.bateauconcept.com

LE TOUT NOUVEAU RESTAURANT DE LA MARINA

*Il faudra bien que vous veniez découvrir cette nouvelle table !!!
Des saveurs réinventées, certaines originales et d'autres tout
simplement bien apprêtées.*

*Et ça, dans un environnement repensé...
autant de bonheur pour les papilles
que pour celui des yeux.*

