

Le fil de l'eau

BULLETIN DE NOUVELLES DU  YACHT-CLUB DE QUÉBEC

JUIN 2006

Mot du commodore

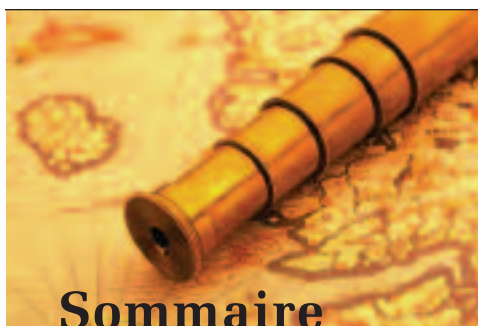
L'hiver le plus court

Vous n'avez pas la berluie, il s'agit bel et bien du même titre tel que publié dans le Fil de l'eau de mai dernier. Si je le reprends actuellement, c'est que le dernier mot du commodore aurait peut-être dû s'appeler l'article le plus court...

En effet, dans le processus de réalisation et d'impression du dernier journal du Club, trois paragraphes ont disparu de mon communiqué, trois paragraphes qui m'apparaissaient essentiels à la compréhension du texte, les revoici donc.

Vous trouverez un autre mot du commodore, celui de juin, dans les pages subséquentes. Merci de votre compréhension et bonne lecture.

Pierre Bergeron, voilier « Pistache »



Sommaire

L'hiver le plus court	1
La grande séduction	2
Mine de rien	2
Des nouvelles concernant la restauration du YCQ	3
Annulation de la cotisation dragage	3
Prévisions budgétaires et coûts de transition	3
Sijoli sur le Pacifique	4
Bateau à vendre	4
Une nouvelle bébelle?	4
Passerelle	5
Corail IV - Ses traversées	6
Loi anti-tabac	6
Croisière du commodore	6
Avis aux navigateurs	7
La Lorne Cup les dimanches de juillet?	8
Activités de juin et juillet	8
Le nouveau site Internet du YCQ	8
Le calendrier des activités	8

« On appelle cela une année charnière ou encore une phase de transition. Vous savez, un processus dans lequel on reprend le plein contrôle de ce qui nous entoure. C'est ce qui est arrivé ces derniers mois, à l'administration du Yacht-Club de Québec. »

« L'hiver a été court, très court pour les bénévoles du Conseil d'administration. Afin d'assumer l'intérim de la direction et d'en reprendre le plein contrôle, nous avons dû prendre beaucoup de temps, analyser de multiples dossiers, assister à de nombreuses réunions et travailler avec la pression d'obtenir des résultats bonifiés. La commande était grande mais nous pouvons vous le déclarer actuellement, tout cela est réalisé et sera salutaire pour la pérennité du Yacht-Club de Québec. »

« Avec l'aide inestimable de Monsieur Jean-Pierre Ruel, tous les dossiers ont été retracés, vérifiés et actualisés. Le redressement prend forme de jour en jour et nous fait graduellement oublier le laisser-aller général qui caractérisait l'administration du Club. »

Nous établissons actuellement une méthode de gestion efficace et rigoureuse à laquelle, nous devons tous acquiescer dans le futur. Vous serez d'ailleurs informés régulièrement des développements concernant les travaux effectués et les règles administratives que l'on remet en force car, tout est sur la table actuellement. »

« Je m'en voudrais également de passer sous silence toutes les petites choses qui ont été refaçonnées cet hiver. Des petites choses anodines, dont parfois on ne soupçonne pas l'existence, mais sur lesquelles, quelqu'un a dû se pencher et y passer du temps. Je profite de la tribune offerte par ce Fil de l'eau, afin de remercier tous ceux qui ont mis l'épaule à la roue, cela a été grandement apprécié. »

« En terminant, j'aimerais vous dire que le Yacht-Club de Québec ne s'est jamais si bien porté et que ce grand ménage nous sera profitable à tous, et ce, pour de nombreuses années. »

Bonne saison 2006



Mine de rien...

la saison est bien entamée.

Quelques activités, courses, etc... ont déjà eu lieu au grand plaisir de tous et chacun. Le Club s'anime et le bassin est d'ailleurs plus que plein. Il n'est pas facile d'y placer les gros bateaux et aussi les plus petits. Je me permets de vous rappeler d'ailleurs que les places à quai ne sont pas assignées à vie. Il se peut que pour une raison ou autre, nous soyons obligés de vous changer de place. Les places à quai c'est tout un casse-tête!

Hélas le mot du capitaine doit toujours être accompagné de consignes d'usage. Je tiens à informer les nouveaux membres au YCQ et aussi à ceux qui l'ont oublié qu'il existe un endroit au Club pour les travaux majeurs, soit derrière le chantier de Boulet-Lemelin. SVP allez sabler votre anti-salissure à cet endroit. Ça fait partie du bon voisinage! Un petit ménage des lieux avant la mise à l'eau, c'est de mise aussi.

En ce qui concerne les huiles usées, le réservoir est toujours à la même place près du garage. Il suffit d'y apporter votre vieille huile dans un contenant bouché et le déposer à l'endroit indiqué.

J'aimerais porter votre attention sur la vitesse des véhicules sur le chemin Laliberté. La raison en est bien simple, la sécurité mais aussi la poussière soulevée par les véhicules. C'est un peu comme la consigne « 3 nœuds dans le bassin » pour ne pas faire de vague. Disons-nous 3 nœuds pour ne pas faire de poussière!

Avant de terminer, il arrive à l'occasion qu'un cargo passe à grande vitesse en laissant traîner de grosses vagues causant batillage dans le bassin. Lorsque cela se produit, avisez-nous immédiatement afin que nous puissions avertir la garde côtière.

Enfin sur ce, je souhaite bon temps et bon été à toutes et tous.
À bientôt sur l'eau.

Charles Mattar, voilier « Mine de rien »
Capitaine

Mot du commodore

La grande séduction

Au moment d'écrire ces lignes, la 146^{ème} saison du YCQ est débutée, une centaine d'embarcations flottent dans le bassin. Il fait un magnifique 8 degrés, accompagné de brins de pluie et d'un tout petit nord-est de 25 nœuds. (Probablement la 28^{ème} journée de nord-est de suite). Je regarde mon bateau et je peux vous dire, qu'il n'a pas vraiment le goût de se mettre la quille à l'eau. Bref va falloir y aller, l'été passe rapidement.

Le YCQ a réussi à sortir ses plus beaux atours cette dernière année et le compte est bon, nous sommes actuellement 322 membres avec bateaux et il n'y a plus de place pour le moindre petit kayak dans le bassin. Il s'agit de prouver à tous ces nouveaux membres qu'ils ne se sont pas trompés d'adresse et que le Yacht-Club de Québec est bel et bien l'endroit par excellence en nautisme au Québec et non seulement une « grande séduction ».

La réorganisation administrative de notre Club touche à sa fin et le recentrage des opérations est effectué. Nul besoin de vous dire que le YCQ demeure une entreprise de services avec des limites en ressources humaines, financières et matérielles. Des restrictions s'imposaient donc afin de pouvoir maintenir une offre de services de qualité, ce qui a été fait avec réalisme cet hiver dans le respect de nos règlements et de la majorité des membres. Si certains d'entre-vous ont été touchés par l'une ou l'autre de ces mesures, dites-vous bien qu'il s'agit d'un choix de société et qu'il y va de la volonté de votre club de Yachting afin d'offrir le meilleur.

Par ailleurs, j'aimerais vous signaler que nous avons trouvé la perle rare et que Mme Louise Moreau occupe depuis le 23 mai dernier, le poste de Directeur des opérations du Yacht-Club de Québec. M. Jean-Pierre Ruel agira encore à titre conseil mais laissera graduellement sa place à cette dernière. Souhaitons lui une longue carrière au Club et n'hésitez pas à lui souhaiter la bienvenue.

Cordialement,

Pierre Bergeron, voilier « Pistache »
Commodore



Des nouvelles concernant la restauration au YCQ.

Bonjour à tous, la saison 2006 a débuté par le retour de notre chef M. Gilbert Nault, ce qui est une excellente nouvelle côté cuisine. Aimée est à nouveau aux commandes du secteur et environ 50% de notre personnel serveur et serveuse en sera à sa première expérience au Club. Pour mieux assurer l'encadrement du personnel, Mme Sévigny s'adjoindra deux assistant(e)s qui agiront comme responsable en son absence. Deux rencontres avec le personnel ont eu lieu afin de leur faire connaître le Club et les règles d'usage pour le bon fonctionnement du service.

Je vous avais indiqué la saison dernière que suite à un sondage auprès de notre personnel et à une analyse de nos chiffres de vente des divers plats offerts dans notre menu, certaines mesures seraient identifiées afin de tenter d'améliorer le service offert. En voici quelques unes des plus importantes que je désire porter à votre attention :

- la rénovation de la fenestration de la salle à manger a été effectuée et permettra d'en améliorer le confort ;
- le dimanche entre 10 h et 14 h, il n'y aura que l'assiette brunch offerte à 8.95 \$ ce qui permettra d'accroître la rapidité du service ;
- une réservation pour les groupes de 8 personnes et plus continuera d'être exigée ;
- le menu a été revu et diminué de quelques items moins populaires mais a été bonifié par l'offre de plus de suggestions du chef, sa facture a été mise-à-jour également ;
- un nouveau poêle (usagé) a été acquis afin de mieux répondre aux besoins et finalement une boîte aux suggestions vous permettra de nous informer sur la qualité de notre service et de la nourriture offerte.

Vous remarquerez que les changements de prix ont été minimaux. Finalement, nous sommes encore à la recherche de plongeurs pour la cuisine alors si vous connaissez un(e) étudiant(e) qui pourrait être intéressé(e) à rejoindre notre équipe, il(elle) peut contacter Aimée.

Le défi de minimiser les inconvénients causés par le niveau d'achalandage qui ne cesse de croître sera évidemment encore présent mais nous croyons avoir, dans la mesure de nos moyens, introduit des changements qui aideront à faire face à la situation. Au cours de la saison, des rencontres entre Aimée, le chef, notre personnel et lorsque pertinent moi-même, auront lieu afin de vous assurer le meilleur service possible soyez-en assurés.

Jacques S Roy, voilier « Grisard »
Responsable de la restauration auprès du c.a.

Annulation de la cotisation dragage

Pour informer les membres qui n'ont pas assisté à l'Assemblée Générale Annuelle du YCQ tenue le 16 février dernier, la cotisation de dragage a été suspendue puisque le solde du dernier chantier est passé à zéro en 2005. En vertu du règlement 8.04, l'AGA a ratifié à 0.00 \$ la cotisation de dragage pour 2006. Cette mesure devrait durer quelques années puisque les sondages effectués en 2005 ont révélé que l'état de l'envasement du bassin permet de croire qu'aucune intervention ne sera nécessaire avant 5 ans. C'est une histoire à suivre...

Voici le libellé du règlement en question :

8.04 Une cotisation « dragage » est fixée par le Conseil et entre en vigueur le premier jour de l'exercice où elle est ratifiée par l'assemblée.

François Aubé, voilier « Le Gislan »
Vice-Commodore Finances

Prévisions budgétaires et coûts de transition

Comme vous le savez sans doute, votre conseil d'administration accompagné de M. Jean-Pierre Ruel a trimé dur tout l'hiver dernier afin de réorganiser la structure organisationnelle et financière du Club. Nous avons restructuré à « charte » des comptes et révisé un à un les dossiers des fournisseurs et des membres afin de s'assurer que les soldes de leurs comptes étaient exacts et à zéro... Cette manœuvre s'est terminée fin janvier avec les fournisseurs, cependant il reste en date d'aujourd'hui des mauvaises créances imprévues dues à des Saisonniers et des Membres disparus dans la nature ou décédés. Soyez assurés que la verve de M. Ruel a catalysé la réception de tous les argents récupérables. Le solde des mauvaises créances est toujours décroissant, et devrait cependant contribuer à un déficit pour l'exercice 2006.

Depuis janvier dernier, nous avons établi de nouvelles méthodes de facturation qui éviteront que de tels écarts se répètent. Soyez maintenant assurés que notre Club est en bonne santé financière et que nos méthodes de gestion sont actuellement conformes aux normes de pratiques établies.

François Aubé, voilier « Le Gislan »
Vice-Commodore Finances



Bateau à vendre

Un voilier de type Challenger 24 a été cédé au Club qui le met en vente.

Cette embarcation est visible sur les terrains du Club et les acheteurs éventuels peuvent demander à la visiter avant de soumettre une offre écrite scellée à l'administration du Club.

Les soumissions seront acceptées jusqu'au 20 juin 2006 à 17 heures au bureau de l'administration du Club.

Le Club ne s'engage pas à vendre ce voilier au plus offrant ou à tout autre soumissionnaire si les offres déposées sont jugées insuffisantes.

La Direction

Une nouvelle bébelle ?

Ça me trotte dans la tête depuis un certain temps et je lance l'idée. On pourrait animer nos 5 à 8 et nos diverses activités par la présence de petits voiliers téléguidés.

Ce serait rigolo qu'on soit au moins quelques uns à s'en procurer. Ceux qui me connaissent savent que j'aime bien régater. Donc, un rêve: ceux que ça tente se procurent un bateau et on organise des courses. Un rêve encore plus grand: on court en classe (enfin). Donc on achète tous des bateaux semblables. Mon but est de trouver un modèle qui sera correct mais sans qu'il soit trop cher à acheter et compliqué à entretenir.

J'ai commencé à faire des recherches; différents modèles sont disponibles. Je sais que certains de nos membres ont déjà de tels bolides. J'en ai vu qui s'y amusaient. Ceux qui ont déjà de telles bébelles, faites-moi signe et indiquez-moi le modèle. On pourrait peut-être choisir un de ceux-là.

J'invite ceux qui sont intéressés à communiquer avec moi.

Un incitatif: paraît que les mises à l'eau et les frais de quaiage **seront gratuits** pour les membres en règle qui participent à notre nouvelle classe.

Yves Dion, voilier « Éclipse »
Yves.dion@videotron.ca

Syjoli sur le Pacifique

36 jours, 1 heure et 5 minutes...

... pour arriver dans un grand lagon bleu. Mangareva dans les Gambiers en Polynésie française est une escale bien méritée après une très loooooonnnnnnggggguuuee traversée. Nous avions hâte de faire cette traversée, il était temps de toute façon. Après presque deux ans à naviguer, nous n'avions jamais traversé d'océan. Tout s'est bien passé. Le Pacifique porte bien son nom et les vents sont doux. Hormis les deux trois petits trucs embêtants d'usages, on peut pas se plaindre. 5 semaines en mer, c'est quand même quelque chose. Imaginez-vous quitter Halifax et marcher jusqu'à Vancouver, puis continuer votre chemin jusqu'à Anchorage en Alaska, puis rendu là, tourner en rond pendant 400 km. C'est la distance que nous avons parcourue. Cela peut devenir rapidement routinier, mais heureusement, quelques petits événements sont venus casser la routine.

Jour 2: Après 36 heures de voile au portant, on tombe dans la pétrole. Zéro vent, niet, nada. On décide de faire rouler le moteur pour se sortir de ce trou. Je tourne la clef et...

Rien!

Qu'est-ce que c'est que ce bordel? Le moteur ne démarre pas. Je vois dans les yeux de ma blonde une séquence d'idée: pas de moteur donc pas d'électricité... de pilote automatique... de frigo... merde la bouffe! Et dans les miens elle voit: pas de moteur donc longue traversée sans électricité... instruments?... GPS?... Carte électronique?...

«Chérie, on se met en mode Christophe-Colomb-Apollo-13. Débranche tout et viens barrer. Il faut que je me tape 2 bouquins, Circuit-Electrique-Marins-Pour-Les-Nuls et Comprendre-Son-Diésel-Pour-Les-Crétiens.»

Après 6 heures de gossage et d'investigations le bobo est trouvé, réglé et réparé.

Jour 6: En mâchouillant de la gomme, un de mes plombages sur une molaire se défait. Le nerf est à vif et ça devient rapidement douloureux.

«Chérie, où est le livre Dentisterie-Diagnostic-et-Application-En-Milieu-Marin?»

-Sous la table à carte entre les livres Comprendre-Son-Baromètre-Sans-Faire-Monter-Sa-Pression et Cuisiner-dans-la-houle-formée-sans-se-brûler.»

En utilisant de la pâte epoxy 2 composants, je bouche le trou et la douleur disparaît au bout d'une heure.

Jour 8: C'est l'équinoxe du printemps et au même moment nous traversons l'équateur. Nous avons le soleil directement sur le coco et ça tape fort. Baptême avec un sceau d'eau de mer et Champagne pour célébrer. Le GPS indique 0.00'00" Sud et nous trinquons à la santé de Neptune tout en naviguant doucement avec une douce brise vers le soleil couchant.

Jour 9: Nous maintenons une veille constante même si nous n'avons croisé qu'un seul cargo à date, on ne sait jamais. Et jamais c'est maintenant, droit devant à 200 mètres 4 ou 5 orques épaulards, des mâles, énormes, avec des nageoires dorsales bien droites et bien pointus d'au moins 2.5 mètres. Je débranche le pilote et mets la barre 10 degré tribord pour ne pas séparer le groupe. 5 secondes après, nous frôlons une baleine morte sur le dos qui flotte à mi-eau, sûrement tuée par le groupe. Ouf!!!!

Jour 10: Dans les trace de Darwin, nous passons au travers des Galápagos et décidons de ne pas arrêter. Nous n'avons pas besoin de fuel, ni de bouffe et nous ne ressentons pas le besoin de nous reposer.

Jour 11: Le vent tend à diminuer depuis 2 jours et la houle persiste ce qui fait claquer les voiles à l'occasion dans le grément.

Jour 12: Moins de vent et toujours la houle qui fait claquer les voiles de plus en plus souvent. Ca commence à nous taper sérieusement sur les nerfs.

Jour 13: Dany n'avait pas lu le bouquin Cuisiner-dans-la-houle-formée-sans-se-brûler et en paye le prix aujourd'hui avec du café. Rien de majeur, mais quand même une brûlure au 2^e sur la cuisse sur une quinzaine de centimètres.

Jour 16: Mi-chemin et nous avançons toujours à pas de tortue... et ces voiles qui claquent constamment criss.

Jour 23: De l'eau bleue, un ciel bleu, nous naviguons doucement vers le soleil couchant. Ce soir nous verrons encore les étoiles et la voie lactée. C'est beau, c'est ben beau, c'est ben ben beau. Me semble qu'avoir de la pluie ou de voir un cargo casserait la routine. Pis les osties de voiles qui claquent toujours.

Jour 28: Pleine lune aujourd'hui... en fait c'est la deuxième depuis qu'on a levé l'ancre. Encore mille miles nautiques à faire, tabarnak. Ca finit plus de finir.

Jour 31: Devinez-quoi! Les voiles claquent toujours. Nous sommes officiellement passé du stade débile léger au stade fou à lier. Je suis à lire le bouquin Pharmacologie-Comment-faire-des-prozacs-avec-les-moyens-du-bord et Dany est à faire son 267^e mots-croisés.

Jour 33: La courroie d'entraînement du pilote automatique décide qu'elle en a marre. Pilote foutu! Il faut que je le remplace. Pour effectuer l'opération, il faut retirer la barre à roue, mettre le bateau à la cape. Mais le bateau file si bien enfin que de perdre 10 ou 15 miles le temps d'effectuer le changement nous tanne un peu. Pas de problème, Dany va barrer le bateau avec une paire de Vise-Grip pris sur le moyeu de la barre. Elle trouve le bateau un peu (beaucoup) capricieux.

Jour 36: Le vent disparaît et les voiles claquent toujours dans le grément. Mais enfin nous apercevons autre chose que de l'eau bleue, des îles. On descend les voiles et faisons les 30 derniers miles à moteur. L'eau passe de bleu indigo à turquoise lorsque nous pénétrons enfin le lagon.

Epilogue

La brûlure de Dany est presque guérie et mon plombage temporaire tient toujours. Sans hésiter nous accordons à l'archipel la note de 30 sur 30 au paradis-meter. Pics volcaniques, motus, récifs, poissons, langoustes, perles noires, plages, palmiers, pamplemousses de 2 kilos cueillis à même l'arbre... et en plus les Polynésiens parlent français et sont très accueillants. Ils n'ont pas besoin de touristes (grâce à la culture de la perle) et moins de 10 bateaux visitent l'archipel par année. Les journées sont chaudes et les nuits sont fraîches, l'hiver commence dans l'hémisphère sud. Tout est à l'envers, les quartiers de lune sont dans l'autre sens et la course du soleil passe par le nord.

Nous allons rester 3 ou 4 semaines avant de remonter au nord pour visiter quelques lagons dans les Tuamotus pour nous diriger ensuite vers les îles de la Société (Tahiti, Bora-Bora, Moorea). Les communications sont difficiles et très chères mais un local a gentiment accepté qu'on envoie ce courriel de chez-lui. Donc nous ne pourrons consulter et envoyer d'autres mails avant que nous soyons à Tahiti dans 2 mois. D'ici là, nous vous souhaitons un beau printemps.



Claude et Dany à bord de Syjoli III
(enfin ancré dans le lagon des Gambier face à l'île de Rikitea)

Passerelle

Enfin, c'est parti! Encore une fois, je vous souhaite un été rempli d'heureuses aventures!

Cette année aux immobilisations, nous avons identifié une douzaine de projets. Parmi ceux-ci, l'idée de refaire la passerelle piétonnière s'est retrouvée en tête de liste.

L'idée est d'avoir une passerelle moins abrupte et plus conviviale lors des marées basses, surtout pendant les grands marnages. L'an passé, nous avons sondé le terrain en demandant des soumissions à des entreprises spécialisées dans le domaine. Nous avons pu ainsi démontrer la faisabilité de ce projet.

Dans le passé, différents plans et idées ont été retenus. Nous avons soumis tous ces projets à une firme de génie conseil dans le but d'en étudier la faisabilité et d'en faire un projet économiquement viable.

Parmi la liste des projets viables, nous sommes en demande de soumissions dans le but d'en connaître leur estimé.

En conclusion, je tiens à remercier M. Jean-Pierre Ruel avec qui nous avons travaillé aux immobilisations pour son professionnalisme et sa rigueur au travail.

François Dame, voilier « VireVent II »
Vice commodore aux
immobilisations

Loi anti-tabac

En vigueur depuis le 31 mai 2006, la nouvelle loi s'applique chez nous.

Donc interdiction de fumer dans les bars et restaurants (sauf sur les terrasses non couvertes), clubs privés, véhicules de travail de plus de deux personnes.



Il est maintenant formellement interdit de fumer au Yacht-Club de Québec.

Merci de votre collaboration.

Oyez! Oyez!

Capitaines, équipières et matelots, le commodore vous invite en croisière.

En effet notre commodore Pierre Bergeron (voilier « Pistache ») dirigera la flottille du Yacht-Club de Québec vers la marina de Neuville vendredi le 30 juin 2006. Joignez-vous à cette Armada et profitez de l'occasion pour fraterniser avec d'autres membres du Yacht-Club de Québec et ceux de la Marina de Neuville.

L'inscription se fera vendredi le 29 Juin au Pavillon du Club lors du 6 à 8. Soyez de l'évènement.

Le départ sera donné vers 7 heures avec arrivée à Neuville vers 10 heures.

Si la météo le permet, une « heure mauve » prolongée se transformera en souper collectif sur place.

Pour le retour, samedi le 1^{er} juillet, le jusant s'établira vers midi pour un retour au port d'attache vers 14 heures.

Jacques Dutil, croiseur « Eau bergine »
Activités sociales

Corail IV - Ses traversées

Corail IV est un voilier de marque Corbin 39 qui a été fini et mis à l'eau au Québec en 1995. Vous pouvez trouver plus d'informations et de photos sur les sites :

www.lereseuducapitaine.qc.ca
et www.corbin39.com.

Nous en sommes depuis 1997 les heureux propriétaires. Il nous a fallu 4 ans d'investissements majeurs, d'essais en mer et d'études pour nous préparer à caboter les océans.

Partis du Yacht Club de Québec au printemps 2002, nous venons d'arriver en mars 2006 à Hawaii. Depuis, le GPS a cumulé près de 25,000 milles nautiques et nous avons complété 6 traversées de plus de 5 jours chacune. Les principales sont :

- de Newport, RI, vers Flores, Açores, 2000 mn en 15 jours;
- du Cap Vert vers la Barbade, 2100 mn en 17 jours;
- et la dernière du Panama vers Hawaii, 4355 mn en 31 jours.

Il y a beaucoup d'écrits sur la préparation du bateau et des équipiers. Nous allons donc ici insister plus sur les aspects humains de nos expériences en traversée.

D'abord pourquoi?

Pour nous, c'est une façon pour un temps de voir du pays, de côtoyer des cultures différentes et surtout de vivre localement des expériences humaines que peu d'autres moyens de locomotion permettent.

En prime, ça garde des retraités alertes et en forme. « On le demeure, ou on meurt! »

Donc le but n'est pas de faire de la voile ou des traversées. Le bateau comme les traversées sont une façon de se rendre du point A au point B.

Ce que ce n'est pas...

Ce n'est pas difficile

Contrairement à la croyance populaire parce que ça l'a déjà été, ce n'est plus la grande aventure ou un sport extrême. La technologie a rendu la voile de plaisance et les traversées relativement faciles et accessibles à tous ceux qui veulent bien apprendre des techniques simples. Le GPS, les autopilotes, la navigation électronique et la radio HF ont simplifié toute la navigation et le contrôle du bateau.

Même la radio HF est devenue plus accessible et son utilisation avec un simple modem couplé à votre portable permet d'envoyer et de recevoir des courriels à bord et donnent accès aux banques météo.

Ce n'est pas dangereux

Encore là, la technologie lorsque bien utilisée a rendue les grandes traversées beaucoup plus sécuritaires. Elle rend possible une meilleure planification des routes et des ajustements durant le parcours. Ainsi les pires coups de dame nature peuvent être évités. Avec une balise de détresse EPIRP, déclenchée en cas d'urgence extrême, on viendra à votre aide presque partout en moins de 48 heures.

Quant aux pirates, il y en a, mais pas plus que des petits bandits à Montréal...

Ce n'est pas ennuyant

Nos derniers 31 jours en mer ont passé aussi vite que des vacances de 2 semaines. Il y a tellement à faire et ça prend tellement de temps à faire certaines choses lorsque la mer se fâche que parfois nous sommes plusieurs jours sans pouvoir même lire des choses légères. En fait, pour la première fois durant cette dernière traversée, j'ai pu lire une partie d'un bon roman; et ce, parce que je n'avais plus le droit de pêcher; la glacière était pleine et madame ne voulait plus de sushi!

Ce que c'est...

C'est très difficile à dire, encore plus à écrire... Il est impossible de décrire une expérience si intense, unique et variée, même à ceux qui ont aussi complété de longues traversées.

Nous allons tenter de vous donner un aperçu en vous décrivant ce qui a été pour nous:

• de plus surprenant

Nous avons été très surpris par la grande quantité de travail qu'exige l'approvisionnement et l'entretien d'un bateau. En majeure partie il s'agit bien sûr de tâches agréables, mais elles sont très nombreuses et consomment beaucoup de temps. On y dépense plus de la moitié de nos heures libres; l'autre moitié étant consacré à visiter et à naviguer. Par exemple dans de nombreuses îles lorsqu'il n'y a pas de quais, « faire de l'eau » i.e. remplir les réservoirs prend de nombreuses journées. La même chose pour l'épicerie et le diesel qui doivent être transportés sur de longues distances et manutentionnés à de nombreuses reprises.

• **la plus grande inconnue**

Serons-nous capable sans équipage de dormir suffisamment pour récupérer? Nous savons maintenant que nous pouvons le faire incluant dans des conditions adverses. On a maintenant une routine de quarts de 3 heures durant les 12 heures de la nuit. La personne de garde doit faire un tour d'horizon toutes les 15 minutes. En se servant d'une montre réveil avec compte à rebours nous pouvons durant les périodes calmes dormir 10 minutes ici et là.

En plus, s'il fait vraiment beau et qu'il n'y a pas de trafic, le radar fait le guet aux 15 minutes ce qui permet à la garde d'encaisser un 30 minutes ici et là. Nous réussissons ainsi à cumuler 5-6 heures de sommeil ce qui nous permet avec une sieste de fonctionner normalement le jour.

• **le plus difficile**

Les premiers jours en mer. Il faut 3-4 jours pour que le corps s'habitue aux mouvements du bateau et aux quarts de nuit. Il faut surveiller et écouter de près ce corps qui se rebiffe afin d'éviter le mal de mer et l'épuisement. La préparation des repas est particulièrement difficile. La perte de liberté qu'exige une soumission complète à la mer et ses imprévus peut être lourde.

• **le plus facile**

La navigation en haute mer lorsque le waypoint le plus rapproché est à plus de 1000 mn. Lorsqu'il fait beau, c'est d'avoir du temps pour soi et pour lire sans contraintes et interruptions externes.

• **la plus grande peur**

Se faire frapper par un cargo sans barreur. On a passé près, trop près, à plus de 3 reprises. C'est incroyable de constater combien de ces mastodontes naviguent sans radar avec des timoniers qui dorment.

Aussi que notre propre pilote flanche ou l'instrumentation ou un joint d'étanchéité. On apprend à ne pas y penser...

• **la plus grande joie**

C'est d'arriver à bon port sans pépin, en pleine forme et de se dire «on l'a fait!» Aussi les merveilleux et nombreux spectacles qu'offrent la mer et ses habitants.

• **le plus excitant**

La capture et la bouffe que procure un bon poisson de haute mer. Imaginez la prise d'une dorade de 12-15 livres, un poisson très fort et combatif qui une fois capturé passe à travers un myriades de couleurs indescriptibles pour finalement vous régaler de nombreux repas dignes des plus grands chefs.

• **le plus frustrant**

Le claquement des voiles et les grincements du bateau qui souffre lorsque la mer reste plus forte que le vent, à chaque fois que ce dernier faiblit.

• **ce que nous avons le moins aimé**

Les premiers jours de navigation où on doit se limiter à guider le bateau et à vivre. C'est pourquoi on déteste les traversées de moins de 5 jours. On n'y connaît que les petites misères et jamais les grands bonheurs. Les manœuvres de nuit sur le pont qui sont parfois dangereuses et toujours dans des conditions difficiles.

• **le plus aimé**

De pouvoir lire et jouer tranquillement des beautés de la mer sans se sentir coupable d'avoir autre chose de plus important à faire.

D'avoir l'opportunité unique d'être les seuls en contrôle de notre destinée une fois complètement soumis à la mer et ses éléments.

D'être libérés pour un temps de toutes les contraintes et contrariétés de vie terrestres.

En mer:

Chaque contact avec l'environnement est naturel, harmonieux et souvent très agréable

Chaque bruit a sa raison d'être

Chaque animal a sa propre place

Chaque intervention humaine est harmonieuse avec un but commun

Chaque communication radio ou autres est voulue et souhaitée.

En d'autres mots c'est super la liberté que la mer vous donne une fois que vous vous y êtes soumis.

• **notre plus grande chance**

D'être deux et les deux mêmes à partager et vivre ces traversées et ce qui est encore mieux, les périodes à terre ou de navigation côtière.

Carmen & Claude Gagnon

Hilo, Hawaii

(propos recueillis par Pierre Drolet, voilier «Impulsive»)

Avis aux navigateurs

L'accès et le stationnement sur les terrains du Club

Notre stationnement est souvent encombré et nous travaillons à organiser un peu mieux son utilisation. C'est d'autant plus important cette année car l'attrait de la nouvelle piste cyclable attirera des visiteurs qui voudront stationner leurs véhicules «moteurs» chez nous avant d'aller donner de la pédale.

Les consignes pour 2006 sont les suivantes :

- Assurez-vous d'avoir la **vignette 2006** bien visible dans le pare-brise de votre véhicule.
- Des sections du stationnement sont **réservées aux membres** (c'est nouveau). On vous demande d'inciter vos invités à ne pas les utiliser.
- Lors des fins de semaine, il y aura un préposé qui **contrôlera l'accès** sur nos terrains, à partir de notre nouvelle guérite. On laissera passer nos invités s'ils peuvent nous dire le nom du membre et/ou de son bateau. On ne les laissera pas passer dans le cas contraire, surtout si c'est évident qu'ils viennent stationner leur véhicule pour repartir en vélo.
- On vous demande finalement, si vous partez en bateau pour une période prolongée et que vous souhaitez laisser votre véhicule sur les terrains du club, de le laisser dans les endroits désignés et d'en aviser la direction. Idéalement, vous pourriez laisser un double de vos clés. Ceci permettra de déplacer votre véhicule en cas de besoin.

La nouvelle piste cyclable passera entre le Boulevard Champlain et notre guérite d'entrée. C'est une bonne nouvelle de voir notre secteur s'aménager mais, en même temps, nous avons une préoccupation quant à l'accès à partir du boulevard Champlain. En principe, les cyclistes devront s'arrêter en traversant notre entrée mais il faudra faire attention pour éviter les accidents et il ne faudrait pas s'éterniser à regarder passer les cyclistes s'il y a des voitures qui nous suivent. Ce sera en effet dangereux si une voiture doit s'arrêter sur Champlain pour attendre que l'entrée se dégage. Donc, soyez attentifs et faites attention. Entre-temps, nous avons déjà signalé cette préoccupation aux responsables de cette nouvelle piste cyclable, en espérant une intervention comme une voie d'attente qui nous permettrait d'arrêter sans danger sur le Boulevard. À suivre.

Yves Dion, voilier «Éclipse» immobilisations

La Lorne Cup les dimanches de juillet?

Hé oui... Agréable de faire une course le dimanche matin, après un bon déjeuner sur la terrasse du Club ...

Cette année, les marées nous permettent de participer aux quatre épreuves de la **Lorne Cup** le dimanche matin avec des parcours en face du YCQ. Je vous invite à participer en grand nombre et vous rappelle que le gagnant de chaque classe est tiré au sort parmi les participants. Une chance par participation et par régates.

Les quatre épreuves sont planifiées les 9, 16, 23 et 30 juillet.

Claude Gauvin, voilier « Coupe Vent »
Activités nautiques

Activités de juin et juillet

En juin il ne faudra pas rater la Coupe Ville de Québec le 23 juin. Les inscriptions auront lieu comme c'est la coutume la veille au chalet du club.

Par la suite, la fin de semaine du 30 juin, nous partirons en flottille pour la croisière du Commodore. Cette année la destination est la marina de Neuville.

Cette activité qui se veut familiale, est un rendez-vous incontournable avant de partir en vacance. Aussi tout comme moi, notez cette date à votre agenda.

Au plaisir de vous y rencontrer,

Bruno Prémont, « voilier La Lulu »
Vice-commodore aux
activités nautiques et sociales

Calendrier des activités 2006

ACTIVITÉS SOCIALES

Juin

- 3** Marché aux puces
- 8** Cocktail bénéfique de l'École de voile
- 9** Réception des nouveaux membres
- 10** Salut au Commodore
Souper aux homards
- 22** Inscription Coupe Ville de Québec
- 29** Inscription Croisière du Commodore
+ 5 à 7 du Commodore
- 30** Croisière du Commodore-Berthier

Juillet

- 7** Souper BBQ

Août

- 4** Méchoui
- 5** Les Filles de l'eau
- 18** Souper de moules
- 19** Journée des moussaillons

Septembre

- 1** Inscription à la course Triangle
- 9-10** Sortie de la Fondation
Centre de Jeunesse
- 15** Inscription Défi Jeunesse

Octobre

- 6** Inscription Régate du Chien d'or
- 13** Inscription Coupe du Yacht-Club

Novembre

- 3** Soirée de fermeture

Décembre

- 10** Noël au club

COURSES DE SEMAINE

Juin

- | | | Marées |
|-----------|-------------|---------|
| 1 | Régate no 3 | 18h01 B |
| 9 | Régate no 4 | 17h52 H |
| 16 | Régate no 5 | 17h59 B |

Juillet

- | | | Marées |
|-----------|-------------|---------|
| 9 | Lorne Cup | 13h03 B |
| 16 | Lorne Cup | 11h05 H |
| 23 | Lorne Cup | 12h57 B |
| 30 | Lorne Cup | 10h21 H |
| 31 | Régate no 6 | 17h48 B |

Août

- | | | Marées |
|-----------|--------------|---------|
| 7 | Régate no 7 | 17h50 H |
| 14 | Régate no 8 | 17h53 B |
| 21 | Régate no 9 | 18h03 H |
| 30 | Régate no 10 | 17h42 B |

Septembre

- | | | Marées |
|-----------|--------------|---------|
| 13 | Régate no 11 | 18h00 B |
| 19 | Régate no 12 | 17h44 H |

COURSES DE FIN DE SEMAINE

Juin

- | | | |
|-----------|-----------------------|---------|
| 3 | Course en solitaire | 12h21 H |
| 23 | Coupe Ville de Québec | Marées |

Septembre

- | | | |
|-----------|------------------|---------|
| 16 | Défi Jeunesse | 14h48 B |
| 23 | Régate féminine | 12h48 H |
| 30 | Course en double | 12h33 H |

Octobre

- | | | |
|-----------|----------------------|---------|
| 7 | Régate du Chien d'or | 14h09 B |
| 14 | Coupe du Yacht-Club | 12h42 H |
| 21 | Bucket Cup | 13h40 B |
| 28 | Bucket Cup | 11h14 H |



Visitez le NOUVEAU site Internet

du Yacht-Club de Québec

www.yachtclubdequebec.com