

*8 années de navigation
en Europe sur
Air d'été*



Michel Pilote et Ginette Dutil

Note des auteurs.

Nous avons publié en 2003 un premier résumé sous le titre de

« Une Année sympathique. »

Il couvrait la première année de navigation jusqu'en Grèce.

Cette édition est actuellement épuisée.

Ce journal de bord couvre cette première année et toutes les autres qui ont suivi. Il est publié uniquement en version électronique. Vous pouvez le lire comme tel ou l'imprimer. Vous pouvez mettre un billet de 5 et nous l'envoyer comme droit d'auteur. Merci.

Vous trouverez en annexe un lexique et les informations sur les abréviations utilisées.

Vous pouvez vous référer à notre site pour les photos, à chacune des étapes de notre périple.

www.airdete.50webs.com

Ginette Dutil
Michel Pilote
Air d'été

8 ans de navigation en Europe sur Air d'été

Ce document est la compilation de tous les messages envoyés à nos parents et amis au cours de nos huit années de navigation en Atlantique, en Europe et notre retour au Québec. Il couvre donc notre livre de bord de 2001 à 2009. Les photos de ces navigations sont compilées par année sur notre site : <http://airdete.50webs.com/>.



Le 4 juin 2001, nous avons quitté la marina de ville de La Baie en direction de l'Europe. Notre voilier, « Air d'été 1 », est un Élite 364, 1993.

Voici les étapes de cette longue navigation :

- 2001 Descente du St. Laurent jusqu'à Canso, Nouvelle Écosse. Traversée de l'Atlantique via les Açores et atterrissage aux Sables d'Olone, France. Sept. – nov. Canal du Midi. Entreposage à flot à Cap d'Agde. Retour au Québec de déc. 01 à jan. 02.
- 2002 Fév. 02, Méditerranée : Barcelone, Baléares, Sardaigne, Sicile, Italie, Grèce. Entreposage à Prévèza. Retour au Québec Août 02 à avril 03.
- 2003 Mai 03, Grèce. Entreposage Prévèza. Retour Québec sept. à avril 04.
- 2004 Mai 04, Malte, Sardaigne, Corse, Canaux: Rhône, Saône, Canal de l'est, Sambre belge. Entreposage Charleroi, Belgique. Retour Québec en sept.
- 2005 Avril 05 : Belgique, Hollande, Allemagne du Nord, Canal de Kiel, Danemark, Entreposage à Goeteborg, Suède. Retour au Québec oct. à avril.
- 2006 Suède, Norvège, Écosse, Calédonien Canal, Irlande, Angleterre, France. Entreposage à Brest. Retour au Québec de sept. à avril.
- 2007 France: côte Atlantique, Espagne: côte nord, Portugal. Entreposage à Povoas de Varzim. Retour Québec de sept. à août.
- 2008 Portugal, Madère, Canaries, Cap Vert, Traversée Atlantique (démâtage le 19 déc.), Martinique, Antilles, Bermudes.
- 2009 Antilles, Bermudes, États Unis, intra-costal et retour au Québec en juillet 2009.

Avant propos.

Un projet on en rêve, on le prépare, on en parle et ... on le réalise.

Il n'est pas un accident de parcours. Il est le résultat d'un long cheminement, la conséquence et l'aboutissement logique de toute une série de gestes qui ont précédé. Chaque individu rêve d'escalader son Everest, son sommet ultime. Il peut être un voyage intérieur, un voyage dans le temps, une aventure dans un domaine qu'on a exploré tout au long de sa vie.

Pour nous, ce défi suprême, cet Himalaya, qui nous permettait de mesurer nos connaissances, nos habiletés physiques, intellectuelles et mentales, de découvrir nos limites, de nous mesurer aux forces de la nature, ce défi suprême était de traverser l'océan à la voile.

La voile a commencé pour moi (Michel) vers l'âge de 16 ans lorsque j'étais moniteur dans un camp de jeunes au nord de Trois-Rivières. J'ai évolué dans ce monde de la voile en passant tous les niveaux : de voile blanche à voile de bronze, de moniteur à instructeur.

C'est à cette époque que j'ai construit mon premier voilier : une copie du Sun-fish avec une petite voile triangulaire. Puis se sont succédés les Laser, les 470 dans le circuit régional de compétition. Pendant ces années, je me suis impliqué dans l'organisation de la voile en étant tour à tour : directeur et président de l'association régionale de voile, directeur et président de mon club de voile et puis vice-président de la Fédération de voile du Québec. Il y a eu par la suite les Escadrilles canadiennes de Plaisance dans lesquelles je me suis impliqué pendant de longs hivers comme instructeur de navigation à divers niveaux.

J'ai construit mon premier voilier habitable en 1971. Je l'ai construit en ferro-ciment. Il s'agissait d'un Nauticat 22. Il naviguait très bien malgré son poids. Cinq ans plus tard, soit en 1976, je l'ai vendu pour m'acheter un Tanzer 7.5 puis, l'année suivante, un Tanzer 26.

En revenant des Îles-de-la Madeleine en 1983, le temps de placer l'affiche à vendre et trois jours plus tard le T-26 était vendu. Une aubaine s'était présentée : on avait échappé pendant son transport de Halifax vers Québec, un Kelt 9 mètres. Je l'ai acheté pour la moitié du prix, réparé avec l'aide de mon frère et deux semaines plus tard il flottait sur le lac Saint-Jean, très bien réparé pour moins de \$2000.

J'ai eu ce merveilleux voilier pendant plus de treize ans au cours desquelles, j'ai navigué avec toute ma famille aux Îles de la Madeleine, à Terre-Neuve, aux îles Saint-Pierre et Miquelon, sur la Basse-Côte-Nord, la Nouvelle-Écosse.

J'ai vécu pour ainsi dire dans le monde de la voile depuis l'âge de 16 ans et à 60 ans, j'y suis encore.

Cependant, l'élément le plus important dans toute cette passion nautique, c'est que Ginette, ma compagne, même si elle n'a pas une aussi longue histoire de navigation que la mienne, aime la voile autant moi si non plus. C'est la clef maîtresse de toute cette aventure.

L'idée d'une traversée de l'Atlantique a toujours fait partie de façon inconsciente de nos navigations. Le projet a commencé à se concrétiser par la mise en vente du Kelt 9 mètres et

puis par la recherche d'un voilier plus grand et plus confortable lequel rendrait possible une telle aventure.

Construction

Serge Desmeules de Nordest Marine nous a offert de nous vendre en kit une coque, un moteur, les meubles tous construits, le gréement et l'accastillage d'un Élite 364. Il avait récupéré cet ensemble lors de la fermeture de l'usine de Kyrié à Québec en 1993. Cela voulait dire : assembler un voilier de 36 pieds pour environ les deux tiers du prix d'un neuf mais avec un investissement de 2000 heures de travail. Le défi nous a semblé réalisable et nous nous sommes lancés dans l'aventure.

Il a fallu d'abord construire un garage de 40 pieds de longueur par 16 pieds de largeur et 12 pieds de hauteur, isolé et chauffé. La corvée s'est réalisée avec une équipe de 14 bénévoles de la belle-famille de mon frère Jacques avec promesse d'un tour sur le bateau une fois mis à l'eau.

Une semaine plus tard, c'était l'étape 2 : la réception de la coque, du pont, des meubles, du moteur et de l'accastillage (mât, voiles, etc. Les travaux ont pu alors commencer. Ils ont duré de novembre 1993 à juin 1995, soit un peu plus d'un an et demi.

J'ai posé d'abord les deux cloisons principales en utilisant comme repère le trou du puits d'ancre et les mesures prises sur le Manactan d'Yvon Bergeron, un autre Elite 364. Puis, ce fut la pose des meubles du carré et de la cabine arrière. En disposant tous les meubles préfabriqués, le bateau se montait un peu comme un casse-tête ou mieux un kit Ikea mais sans la petite clef.

J'ai profité de la saison froide pour installer le moteur, la plomberie et l'électricité. Tous ces éléments ne nécessitaient pas de chaleur comme les travaux de fibre de verre.

Le laminage des cloisons, des meubles, des renforts de la quille, du ber du moteur et des tirants de cadènes ont été réalisés au cours de l'été.

À l'automne 1994, le pont a été fixé à la coque; alors ont débuté les travaux de pose de l'accastillage, des rails, des instruments et de préparation du mât.

En mai 1995, le voilier est enfin sorti de son cocon, le garage, pour éclore au grand air dans l'entrée de la maison, à la stupéfaction des voisins qui n'avaient rien remarqué du chantier.

Dans la cour de Nordest Marine, à l'aide d'une grue, j'ai fixé la quille à la coque et déposé « Air d'été » sur son ber. Après les derniers travaux de finition et de peinture sous-marine, le voilier a pris la direction du Saguenay pour son baptême.

« Air d'été » a été mis à l'eau le 15 juin 1995 à la marina de Chicoutimi-Nord. Après le mâtage, il a pris la direction de la marina de ville de La Baie pour les ajustements du mât, des voiles, de tout...

Une semaine plus tard, nous partions pour un essai qui nous a menés à Gaspé, à Charlottetown, aux Îles de la Madeleine, à Natashquan, à Sept-Îles et à Tadoussac. Une petite tournée de 1500 milles nautiques pour constater qu'à peu près tout fonctionnait bien.

Les années qui ont suivi ont vu défiler le golfe Saint-Laurent chaque saison sauf un été dans la région des Grands Lacs.

Le 17 décembre 1999, je prends ma retraite. C'est pendant cet hiver que le projet de traversée est planifié. Nous équipons « Air d'été » d'une grande voile neuve très solide montée sur coulisseaux Facnor et lattée à la grandeur, d'un foc en Mylar Kevlar sur l'enrouleur avant, d'un étai largable, d'une trinquette, d'un deuxième tangon de spi, d'un portique supportant : le radar, les panneaux solaires, l'éolienne, les antennes GPS et BLU et plus tard le dinghy. À l'été 2000, nous testons tout ce matériel en allant à Kingston sur le lac Ontario en préparation pour 2001.

Ginette a demandé un congé d'un an à traitement différé pour l'année 2001. Pendant l'hiver, j'ai passé mes permis de radio amateur, j'ai identifié les routes et acheté les cartes. Ginette et ma mère ont mis en conserves des viandes, des légumes et des confitures. Marjolaine, ma belle-sœur, et Doris, ma sœur, nous ont confectionné des couvertures en laine polaire au cas où il ferait froid. Familles et amis ont participé aux préparatifs. On sentait un peu d'inquiétude de leur part, surtout de ma jeune mère de 83 ans, c'était toute une aventure pour elle de nous voir partir comme ça sur l'océan. Au début juin, tout était à bord, eau, nourriture, vêtements... Il ne restait qu'à larguer les amarres.

Annexe 1.

Élite 364 spécifications.
Dimensions pieds (') pouces (")livres (lb)
Dessinateurs: Philippe. Harley et Alain. Montain.

Longueur hors tout	36' 4"
Longueur à la flottaison	28' 10"
Largeur(mâitre beau)	11' 9"
Tirant d'eau, quille courte.	4' 7"
Déplacement	11,000 lb.
Lest court	5100 lb
Tirant d'air	47' 6"
Surface des voiles	760 pi2
Grande voile	290 pi2
Génois 100%	320 pi2
I	45' 6"
J	13' 1"
P	40' 4"
E	12' 9"
Hauteur intérieure	6' 3"
Motorisation	Yanmar 3JHT 47 HP

Annexe 2

Équipements.

Radar JRC 1500

GPS Garmin 70 et Garmin 12

Pilote deux Autohem 4000STE
Régulateur Saillormat.

Électronique Sea Talk

BLU Icom 700PRO, Modem Pactor 3 : SCS PTC-Iiex , Tuner automatique Icom70.
Programme Winlink Airmail 3.1.
Radio VHF fixe et portatif.
Cartes marines digitalisées Cmap world,

Éolienne : Air marine 304.

Deux panneaux solaires 55 watts.

Chauffage Dikenson au gaz.

Balise de détresse.

Survie pour 4 adultes. Zodiac

Annexe AX3 avec hors bord. Mercury 3.3 hp

GV sur mat enrouleur.

Genois #1 sur enrouleur Facnor.

Trinquette sur étai larguable.

Spi

Foc tempete.

2 tangons de spi.

Frigo 12 volt.

Poêle au gaz (butane ou propane selon les pays)

300 litres d'eau potable.

190 litres de diesel

4 batteries (total:500 A)

Annexe 3.

Références.

Guide Imray. www.4oceans.com

Route des Grandes Croisieres. Jymmy Cornell

Guide des Antilles Jacques Patuelli. www.ntilles-guide.com

Les Glénans.

Météo.

U grib. www.grib.us

Weather online. www.weatheronline.co.uk

Sites internet.

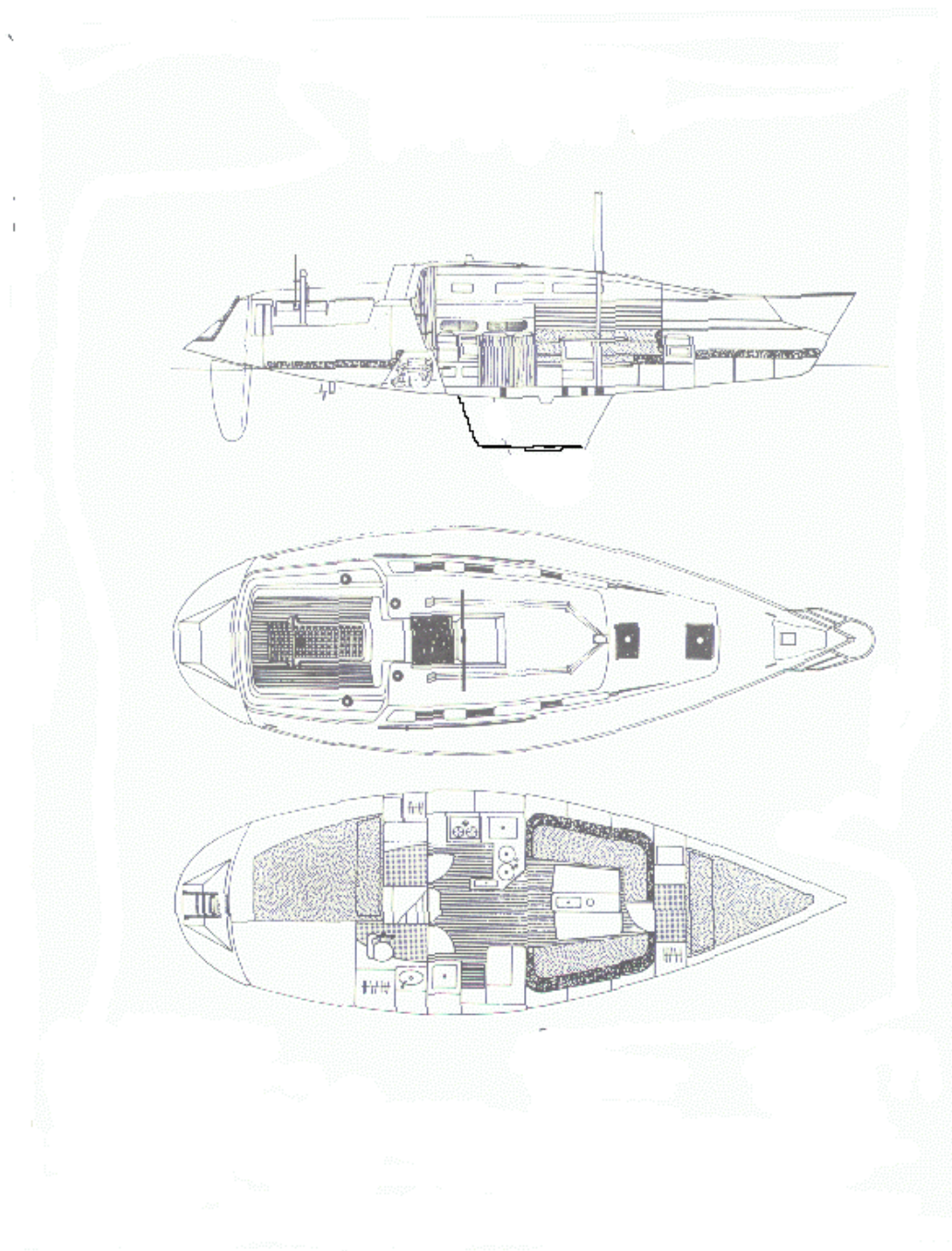
www.lereseauducapitaine.qc.ca

www.winlink.org

www.stw.fr

www.airdete.50webs.com

Plan.



Glossaire.

Abattre: changement de direction d'un voilier qui s'écarte du lit du vent. Contraire de loffer.

Accastillage: petit équipement de pont: poulies, winch, taquets...

Allure: direction du voilier par rapport à la direction du vent.

Amure: cote sur lequel le voilier reçoit le vent: tribord amure.

Babord: côté gauche.

Bôme: tube d'aluminium horizontal au bas de la GV.

Cadène: tige métallique fixée à la coque pour retenir les haubans.

Cape: allure de gros temps maintenant le voilier face au vent.

Drisse: câble servant à hisser les voiles.

Ecoute: câble servant à orienter les voiles dans le vent.

Empanner: Virer de bord par vent arrière.

Etai: câble d'acier retenant le mat par l'avant.

Foc: voile avant. 100 % du triangle avant.

Force du vent: de 1 à 12 selon la vitesse. Echelle Beaufort.

Génois: voile avant plus grande que le foc..

Grand-voile GV: voile arrière.

Mille nautique: Nm 6080 pi ou 1831 mètre.

Noeud: 1 Nm à l'heure ou 1.8 km par heure.

Près: allure du voilier qui remonte contre le vent.

Régulateur d'allure: pilote automatique mécanique gardant le cap à l'aide du vent..

Ris: diminution de la surface de la GV. 1 ris, 2 ris, 3 ris.

Spinnaker: voile avant très creuse. Comme un gros ballon de couleurs.

Tangon: espar horizontal pour maintenir les voiles avant.

Toumentin: foc tempête, très petit foc pour le gros temps.

Tribord: côté droit.