Vol. 42 • N° 1 • 5,95 $

Québec YACHTING MD

LE MAGAZINE NAUTIQUE N°1 AU QUÉBEC

Hiver 2019

Aperçu des nouveaux modèles 2019

Bateaux à moteur, pontons, motomarines et voiliers

Éditions Jean Robert
www.quebecyachting.com

CE BATEAU ME PLAÎT, JE L'ACHÈTE!

Faire escale dans les canaux historiques au Québec!

Antilles : Navigation et location d'un voilier

La Capitale
Assurances générales
L'assureur québécois des plaisanciers

NOUVEAU

Abonnez-vous dès maintenant au magazine numérique Québec YACHTING

www.quebecyachting.ca/abonnement-numerique

C'EST GRATUIT!

CONCOURS

À GAGNER

en collaboration avec KIMPEX

Ensemble de 4 défenses avec cordages
Valeur de 85 $

Le tirage aura lieu le 25 mars 2019! Bonne chance à tous!

*Détails et règlements du concours au **www.quebecyachting.ca/concours-kimpex**.

NOUVEAU

QUÉBEC YACHTING A UNE GRANDE NOUVELLE À VOUS ANNONCER!

Le magazine *Québec Yachting* devient une publication entièrement **NUMÉRIQUE** et **GRATUITE**.

Après mûre réflexion, l'équipe du magazine *Québec Yachting* a décidé que la publication deviendrait entièrement **NUMÉRIQUE** et **GRATUITE** dès maintenant.

Le magazine *Québec Yachting* a célébré ses 40 ans d'existence en 2018 et, n'ayez crainte, il continuera d'exister en vous offrant du contenu informationnel de qualité. Il agit maintenant à titre de pionnier de l'industrie nautique au Québec en passant au **NUMÉRIQUE**. Les temps changent et nous aussi!

LES AVANTAGES DE PASSER AU NUMÉRIQUE :

- Les plaisanciers peuvent s'abonner **DÈS MAINTENANT GRATUITEMENT** pour recevoir leur magazine par courriel. Ils pourront le consulter en ligne et le télécharger en format PDF pour le consulter ultérieurement.
- Les plaisanciers francophones de partout dans le monde pourront s'abonner **GRATUITEMENT**.
- Le magazine numérique sera plus **ÉPURÉ** et **INTERACTIF**.
- Le magazine numérique pourra avoir un nombre de pages **ILLIMITÉ**.
- Nous pourrons intégrer des **VIDÉOS** au contenu rédactionnel et les **LIENS SERONT CLIQUABLES**.
- Les publicités dans le magazine seront également **CLIQUABLES** et il sera possible d'y intégrer des **VIDÉOS**.

Dans les prochains mois, nous souhaitons établir des partenariats afin de maximiser la diffusion du nouveau magazine numérique *Québec Yachting*. Vous souhaitez que vos clients ou vos membres reçoivent le magazine ou puissent le consulter sur votre site web? Communiquez avec **Jean Gherlenda** au **jgherlenda@editionsjeanrobert.com** dès maintenant!

Vous avez renouvelé votre abonnement dernièrement à la version papier ou numérique? **Natalie Chagnon**, notre préposée au service à la clientèle, vous contactera pour que vous obteniez un remboursement. Si nous avons votre adresse courriel dans nos dossiers, votre abonnement à la version papier sera automatiquement modifié en abonnement à la version numérique du magazine *Québec Yachting*.

Vous avez des questions, des commentaires ou des suggestions? N'hésitez pas à nous en faire part en communiquant avec nous!

Jean Paré
Président et éditeur, Les Éditions Jean Robert

Jean Gherlenda
Vice-président édition, Les Éditions Jean Robert

Joani Hotte-Jean
Rédactrice en chef de *Québec Yachting*

Jean Beaulieu
Représentant aux ventes de *Québec Yachting*

Québec YACHTING MD
Hiver 2019 Vol. 42 Nº 1
www.quebecyachting.com

Service à la clientèle : Pour toutes questions concernant votre abonnement, veuillez contacter notre service aux abonnés.
info@editionsjeanrobert.com • 1 855 965-9494 poste 200

Président et éditeur :
Jean Paré • jpare@editionsjeanrobert.com

Vice-Président Édition :
Jean Gherlenda • jgherlenda@editionsjeanrobert.com

Rédactrice en chef :
Joani Hotte-Jean • joani@editionsjeanrobert.com

Articles & textes :
Association Maritime du Québec, Bernard Labrecque, Denise Gauthier, Gaël Simon, Gérald Voghel, Hilda Luyt, Ivan Simard, Jacques Chalifour, Jean-Louis Lévesque, Lazare Jobin, Monique Reeves, Nicolas Gibault, Parcs Canada - Béatrice Launay, Princecraft, Réal Larose et Ulysse.

Traducteur :
Pierre René de Cotret

Réviseur :
Jacques Lemay

Coordonnatrice de production :
Alexandra Bourgault • abourgault@editionsjeanrobert.com

Infographie :
Marie-Claude Dubé • mcdube@editionsjeanrobert.com

Impression :
Solisco

Distribution :
Messageries Dynamiques • 450 663-9000

Publicité :
Jean Beaulieu • 450 803-1414
jeangbeaulieu@gmail.com

Le magazine Québec Yachting est publié quatre fois par année. Le Guide des marinas est publié une fois par année.

Toute reproduction totale ou partielle des textes, photos et encarts publicitaire est interdite sans l'autorisation écrite de Québec Yachting.

Dépôt légal : ISSN 0833-918X
Bibliothèque Nationale du Québec
Bibliothèque Nationale du Canada

Éditions Jean Robert
300, rue George-VI, Terrebonne (Québec) Canada J6Y 1N9
info@editionsjeanrobert.com
Tél. : 450 965-9494
Sans frais : 1 855 965-9494
Téléc. : 450 965-9009

LE CHANGEMENT EST SYNONYME D'AVANCEMENT ET D'ÉVOLUTION!

Joani Hotte-Jean

Québec Yachting devient une publication entièrement numérique et gratuite à partir de maintenant! Il s'agit donc de la fin d'une ère et du début d'un nouveau projet afin de nous tourner vers l'avenir et nous adapter à la modernité. En écrivant ces lignes, je suis émue et j'ai une boule dans la gorge, mais je suis fébrile à l'idée de commencer cette nouvelle aventure qui nous permettra de continuer à vous tenir à l'affût de l'actualité nautique, tout en devenant interactifs et plus divertissants grâce à l'intégration de vidéos et d'une nouvelle mise en page. Cela ajoutera du dynamisme et rendra les informations publiées encore plus intéressantes!

Vous cherchez un nouveau bateau à moteur ou un voilier pour débuter en grand la nouvelle saison de navigation? C'est un rendez-vous à la page 8 afin de peut-être trouver CELUI de vos rêves! Aussi à ne pas manquer : les essais du ponton Sportfisher LX 25-4S de Princecraft et du Open 5.5 RIB de Zodiac que nous avons effectués en septembre dernier!

Réal Larose vous donne des trucs pour que votre coffre à pêche et votre bateau soient toujours en ordre afin de vous aider à capturer des poissons. Il n'y a rien de mieux que d'être organisé pour éviter bien des frustrations! Ensuite, Nicolas Gibault vous fournit des conseils sur l'achat entre particuliers d'un bateau d'occasion. Gérald Voghel continue de vous renseigner à propos de l'électricité à bord et Bernard Labrecque vous entretient sur les nouvelles technologies en hydrographie. Parcs Canada vous propose de commencer à planifier votre itinéraire dans les canaux historiques du Québec pour la prochaine saison. Il n'est jamais trop tôt pour s'informer!

De plus, j'ai eu le plaisir d'assister gracieusement à la conférence *Antilles : Navigation et location d'un voilier* de Mario Mercille à l'École de navigation de la Société de sauvetage. Le sujet pique votre curiosité? C'est un rendez-vous à la page 40! En collaboration avec Gaël Simon, à la suite de sa conférence à la CONAM du 7 novembre dernier, j'ai aussi élaboré un article sur les différents modèles pour partager les frais d'un voilier. Une solution qui augmente en popularité et qui permet à certaines personnes sans bateau de naviguer à moindre coût. Pour leur part, Denise Gauthier et Jean-Louis Lévesque vous feront découvrir un endroit encore méconnu de la plupart des plaisanciers : l'archipel des San Blas. Jacques Chalifour vous présente la fin de ses expériences de navigation 2018 en Turquie sur *Dance Me*. En 2018, il aura parcouru 1200 milles nautiques et effectué plus de 50 escales en compagnie de sa conjointe Hilda Luyt, en plus de partager leur passion pour la croisière avec des amis et des membres de leur famille!

Vous en avez assez de l'hiver avec les températures en dents de scie? Nous aussi! C'est pourquoi nous vous proposons de vous évader au chaud avec nos coups de cœur sous le soleil (il s'agit d'extraits du livre *Au soleil! 50 itinéraires de rêve en toute saison* que vous pourriez d'ailleurs gagner en participant à notre concours en collaboration avec Ulysse).

Ne manquez pas le calendrier des salons et des événements nautiques 2019! Il vous sera bien utile pour planifier vos prochaines sorties! Pour terminer, n'oubliez pas la chronique *Lecture* de Monique Reeves qui vous dépeint *L'Intracostal en mode flâneur* de Philippe A. Pelletier, *Dictionnaire amoureux de la Mer* de Yann Queffélec ainsi que *L'œil du paradis* de Clive Cussler et Russell Blake.

Chers plaisanciers et plaisancières, toute l'équipe de *Québec Yachting* vous souhaite de passer un bel hiver! ■

Conseil Canadien de la Sécurité Nautique.

CASBA

ÉCONOMISEZ SUR VOS ASSURANCES

PARTENAIRE :

airmedic

Vous pourriez économiser

425 $[1] **EN REGROUPANT VOS ASSURANCES**

GRATUIT

PROTECTION AIRMEDIC
d'une valeur de 250 $[2] en assurant à la fois votre bateau et votre auto ou votre résidence

Demandez une soumission maintenant!

lacapitale.com/bateau 1 855 780-4801

L'ASSUREUR QUÉBÉCOIS DES PLAISANCIERS

La Capitale
Assurances générales

La Capitale assurances générales inc., cabinet en assurance de dommages. En tout temps, seul le contrat d'assurance précise les clauses et modalités relatives à nos protections. Certaines conditions et exclusions s'appliquent. | **1**. Économie moyenne basée sur un sondage SOM mené auprès de 142 clients - juin 2017. Ce montant est présenté à titre indicatif et n'est pas une garantie d'économie. Plus de détails sur lacapitale.com. | **2**. Tarif ordinaire annuel pour une protection familiale Airmedic, taxes incluses. Plus de détails sur lacapitale.com/airmedic.

SOMMAIRE

À LA BARRE

4 LE CHANGEMENT EST SYNONYME D'AVANCEMENT ET D'ÉVOLUTION!

CONSEILS

8 APERÇU DES NOUVEAUX MODÈLES 2019
Bateaux à moteur, pontons, motomarines et voiliers

28 CE BATEAU ME PLAÎT, JE L'ACHÈTE!

30 COURANT ALTERNATIF ET CONTINU À BORD DE VOTRE EMBARCATION
Électricité 101, partie 2

32 NOUVELLES TECHNOLOGIES EN HYDROGRAPHIE

34 PASSION PÊCHE
De l'ordre dans le bateau

36 PRODUITS À DÉCOUVRIR
- *Entrevue avec Andrew Grogono, l'homme derrière les WearAndTearPads*
- *Applications iNavX*

43 DIFFÉRENTS MODÈLES POUR PARTAGER LES FRAIS D'UN VOILIER

ESSAIS

22 SPORTFISHER LX 25-4S DE PRINCECRAFT

26 OPEN 5.5 RIB DE ZODIAC

NAVIGATION

38 FAIRE ESCALE DANS LES CANAUX HISTORIQUES AU QUÉBEC!

40 ANTILLES : NAVIGATION ET LOCATION D'UN VOILIER

48 PURS BONHEURS EN CONTINU!

51 LES SANS BLAS : UN AUTRE PARADIS
Au pays des Kunas

EXTRAITS

46 COUPS DE COEUR SOUS LE SOLEIL
(Extraits tirés du livre « Au soleil! 50 itinéraires de rêve en toute saison »)

CALENDRIER

54 CALENDRIER DES SALONS 2019
Nautisme et pêche

ÉCHOS

55 INAUGURATION DE LA MAISON DU NAUTISME

56 INVESTISSEMENT DE 2 MILLIONS DE DOLLARS CHEZ BATEAUX PRINCECRAFT

56 BATEAUX PRINCECRAFT SE DÉMARQUE COMME EMPLOYEUR DANS SA RÉGION!

58 MISE SUR PIED DE LA MISSION 100 TONNES

60 RÉSUMÉ DE LA SAISON 2018 DU CHAMPIONNAT RÉGIONAL DE YACHTING DE QUÉBEC (CRYQ)

62 SUCCÈS ET AMBITIONS DU CLUB ÉTUDIANT RAFALE

LECTURE

66
- L'INTRACOSTAL EN MODE FLÂNEUR
- DICTIONNAIRE AMOUREUX DE LA MER
- L'OEIL DU PARADIS

En couverture : Kapture 187 de Princecraft..

PRINCECRAFT®

DOMINEZ L'EAU MD

Configurez votre embarcation 2019
en ligne dès maintenant!
www.PRINCECRAFT.com

PLAISIR + AVENTURE

L'expérience
PRINCECRAFT

BRUNSWICK | MERCURY | YouTube | Facebook

À propos de Brunswick
Les principales marques de produits de consommation de Brunswick Corporation, dont le siège social se trouve à Mettawa en Illinois, incluent les moteurs hors-bord de Mercury Marine; les propulseurs semi-hors-bord et les moteurs en-bord de Mercury MerCruiser; les pièces et les accessoires de Mercury, incluant les hélices et les composants électroniques de SmartCraft; Power Products Integrated Solutions; les propulseurs électriques de MotorGuide; les pièces d'Attwood, Garelick et Whale; les distributeurs de pièces Land 'N' Sea, BLA, Payne's Marine, Kellogg Marine et Lankhorst Taselaar; les pièces et les huiles de Mercury et Quicksilver; les bateaux Bayliner, Boston Whaler, Brunswick Commercial and Government Products, Crestliner, Cypress Cay, Harris, Lowe, Lund, Princecraft, Quicksilver, Rayglass, Sea Ray, Thunder Jet et Uttern; les équipements de conditionnement physique de Life Fitness, Hammer Strength, Cybex, d'Indoor Cycling Group et de SCIFIT ainsi que les tables de billard, les accessoires et l'ameublement pour salle de jeu de Brunswick. Pour plus de renseignements, visitez le site http://www.brunswick.com.

À propos de Bateaux Princecraft inc.
Depuis 1954, Bateaux Princecraft inc., dont le siège social est situé à Princeville, Québec, Canada (propriété de Brunswick Corporation), crée des expériences uniques sur l'eau, autant pour les passionnés de pêche que pour les amateurs de plaisance, avec des ensembles « prêts à utiliser » pour ses bateaux de pêche en aluminium, ses pontons, ainsi que ses bateaux pontés. Son engagement est soutenu par son héritage de qualité, par son niveau de performance incomparable et par sa promesse de navigation sans tracas pendant de nombreuses années. Plus que jamais, des pêcheurs, des familles et des concessionnaires se joignent à Princecraft afin de créer des expériences nautiques inoubliables.

Bateaux Princecraft Inc.© 2019 | Une compagnie de Brunswick

APERÇU DES **NOUVEAUX MODÈLES 2019**

BATEAUX À MOTEUR, PONTONS, MOTOMARINES ET VOILIERS

Vous êtes à la recherche d'un nouveau bateau à moteur, d'une motomarine ou d'un voilier? Voici un aperçu des nouveautés sur le marché en 2019! En rédigeant cet article, j'ai constaté que plusieurs bateaux étaient maintenant disponibles avec une propulsion plus puissante, que les aménagements modulables et polyvalents avec des banquettes ou des sièges amovibles sont de plus en plus populaires et que la technologie, bien évidemment, ne cesse de rendre vos *joujoux* encore plus intelligents et connectés! J'ai d'ailleurs le plaisir de vous annoncer que vous serez tenu au courant des tout derniers modèles mis sur le marché à chaque numéro puisque cet article sera dorénavant publié de manière récurrente au lieu d'une fois par année dans le magazine *Hiver*.

Selon les dernières données publiées par l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques (NMMA), la croissance des ventes de bateaux est demeurée stable par rapport à l'année précédente pour la plupart des catégories de bateaux. Du 1er janvier au 30 juin 2018, une augmentation de 18 % a été enregistrée concernant les bateaux de sports nautiques avec moteur interne, reflétant la popularité grandissante pour le wakesurf. Les chiffres de ventes de 2017 avaient augmenté de 4,7 % par rapport à 2016, représentant un total de 2,3 milliards de dollars.

Catégories de bateaux neufs ayant connu une augmentation des ventes par rapport à 2017

- **Bateaux de type runabout en fibre de verre : 12 %**
- **Bateaux en aluminium avec moteur hors-bord (plus gros volume de ventes incluant les pontons) : 1 %**
- **Motomarines : 4 %**
- **Voiliers : 7 %**

« *Les tendances des ventes continuent d'être solides pour le marché canadien de la navigation de plaisance. Cependant, nous surveillons de près l'impact des tarifs sur les ventes* », a déclaré la présidente de NMMA Canada, Sara Anghel. En effet, les tarifs douaniers implantés depuis le 1er juillet engendrent une hausse de 10 % sur les bateaux en provenance des États-Unis et cela pourrait avoir eu un impact négatif sur les ventes au deuxième trimestre puisque plus de 60 % des bateaux de plaisance vendus au Canada proviennent des États-Unis. Plusieurs concessionnaires ont reçu des demandes de clients afin d'annuler leurs commandes puisqu'ils n'étaient pas en mesure de payer cette hausse de tarif ou ne souhaitaient pas payer un prix plus élevé pour leur embarcation.

BATEAUX À MOTEUR

Swift Trawler 47 de Beneteau.

BENETEAU

Pour la première fois de son histoire, les bateaux Antares à motorisation hors-bord de Beneteau seront disponibles en Amérique du Nord. Les Antares 21, 23 et 27 constituent la nouvelle génération de bateaux de croisière de courte durée. Leur conception en forme de tulipe leur permet de dévier efficacement les vagues, tout en assurant leur stabilité sur l'eau. Ils peuvent être équipés de moteurs Mercury pouvant aller jusqu'à 175 ch pour l'Antares 21, 250 ch pour l'Antares 23 et 200 ch en motorisation double pour l'Antares 27. Des propulseurs d'étrave peuvent être ajoutés pour faciliter les manœuvres. L'accès à la timonerie spacieuse et sécurisée se fait par une double porte coulissante. Avec sa conception ingénieuse inclinable, le banc situé à gauche du poste de barre offre un coin salon pouvant faire face à l'eau ou au salon. Avec sa table abaissée, cette zone offre pour la nuit un lit double. Le siège du barreur s'incline pour révéler un espace cuisine bien équipé avec évier, réfrigérateur (en option), cuisinière (en option) et divers rangements. La cabine avant possède un hublot de pont qui lui permet d'être bien ventilée et bien éclairée. Le cockpit modulaire peut être configuré pour que le temps passé à l'extérieur soit agréable. Il peut être transformé en un vaste espace de bronzage, tandis que la banquette arrière coulisse pour permettre au moteur de se relever facilement. L'accès à l'eau se fait par la plateforme de baignade à tribord qui comprend des marches escamotables. L'espace à l'avant peut servir de lieu pour vous faire bronzer ou pour vous détendre.

Le Barracuda 23 a été présenté au Salon nautique international de Fort Lauderdale. Il est disponible avec un ou deux moteurs totalisant jusqu'à 300 ch et vous pourrez bénéficier d'une bonne autonomie avec son réservoir d'essence de 401 litres (106 gal US). Le cockpit possède une banquette multifonction et huit personnes peuvent prendre place autour de la table pliante. Deux sièges pour le pilote et le copilote sont disposés au poste de barre. Ce modèle est disponible avec ou sans flybridge ainsi qu'en version à deux portes latérales avec une banquette pour trois personnes sous laquelle est dissimulé un espace cuisine. La version à trois portes facilite grandement les déplacements sur le bateau et possède une porte coulissante à l'arrière avec un siège pliable situé à bâbord et un espace cuisine.

Équipé de moteurs hors-bord, le tout nouveau Barracuda 27 bénéficie des toutes dernières innovations en matière de design et offre une excellente navigabilité ainsi qu'une économie d'essence grâce à sa coque Airstep. Sa grande surface de pont permet d'utiliser le bateau pour explorer, plonger, pêcher ou tout simplement pour les randonnées. Dix personnes pourront d'ailleurs prendre place à bord. Le salon intérieur présente une configuration innovante, dont des sièges se faisant face pour quatre passagers. Disposés dans le sens de la longueur, ceux-ci facilitent les mouvements. Le poste de commande est fonctionnel avec son espace pour accueillir deux écrans de 9 et 12 pouces. Il est d'ailleurs équipé d'un réfrigérateur situé sous la banquette double du conducteur. Les portes qui ferment l'espace de pilotage assurent la sécurité du copilote et séparent celui-ci des autres espaces. En descendant quelques marches, vous trouverez une grande cabine et une toilette avec douche séparée ainsi qu'une autre cabine pouvant servir d'espace de rangement ou qui peut accueillir deux personnes pour dormir.

Le Swift Trawler 47 a fait son entrée dans l'industrie nautique en septembre dernier, lors du Festival de la Plaisance à Cannes. Disposant de trois cabines et d'une banquette convertible, ce bateau peut offrir jusqu'à huit places pour dormir. La cabine propriétaire possède une cabine de douche séparée du cabinet de toilette. À bâbord, la cabine pour les invités accueille deux lits simples qu'il est possible de réunir ainsi qu'une salle d'eau. Une troisième cabine modulaire sur tribord fera le plaisir des enfants ou servira d'espace de rangement. Pour les amis de passage, le carré se transforme en lit grâce à un sofa convertible. Le salon est disposé en vis-à-vis et la cuisine en L possède un grand plan de travail. Modulable selon vos besoins, le cockpit pouvant accueillir une table et pourvu d'une grande banquette prolonge avec fluidité l'espace de vie intérieur. Trois personnes peuvent prendre place à côté du pilote sur le flybridge, puis la timonerie offre une excellente visibilité depuis le poste de pilotage central pouvant accueillir deux personnes. Celui-ci peut intégrer deux écrans de navigation associés à une caméra arrière facilitant les manœuvres. Disponible depuis les écrans ou une tablette connectée, le Ship Control offre un accès centralisé et simplifié à de nombreuses fonctionnalités du bateau. Doté de deux moteurs, ce modèle peut être équipé d'un joystick – sur le flybridge, en timonerie ou dans le cockpit – pour faciliter davantage les manœuvres.

En novembre 2018, le Groupe Beneteau a fait l'acquisition de Delphia Yachts qui construit des bateaux de plaisance à voile et à moteur.

30SC de Cobalt.

COBALT

En février 2018, Cobalt a annoncé la mise en marché du 30SC, le troisième d'une série de bateaux avec motorisation hors-bord combinant luxe, commodités, efficacité et performance. Grâce à la configuration de sa coque et la puissance de ses deux moteurs de 250 à 350 ch, le bateau est très rapide. L'embarquement à partir de l'arrière s'effectue facilement par sa large plateforme de baignade. Cette dernière comprend des poignées en inox sous la ligne de flottaison. Le cockpit est ergonomique et la hauteur du franc-bord vous fera sentir en sécurité en tout temps, même lors des virages serrés.

MY 40 de Fountaine Pajot.

FOUNTAINE PAJOT

Inspiré du MY 44, le MY 40 a été lancé en première mondiale au Salon nautique de Düsseldorf en janvier. Ce modèle de 12,2 m (40 pi), construit à partir des plans de Daniel Andrieu et du designer italien Pierangelo Andreani, se veut élégant et audacieux, offrant de belles performances sur l'eau comme des espaces de vie incomparables. Le MY 40 a été imaginé et conçu afin d'offrir une luminosité naturelle dans tout le bateau ainsi que de larges espaces entièrement équipés. Il offre une vue panoramique de 360 degrés, un immense salon doté d'une table électrique (optionnelle), sans oublier une cuisine ouverte entre le salon et le cockpit. Sa suite propriétaire possède une très grande dimension de 11,5 m^2 (37,7 pi^2) avec un grand lit faisant face à l'eau.

NC 1095 de Jeanneau. Crédit photo : Jérôme Kelagopian.

JEANNEAU

En réponse à la demande de ses clients et aux tendances actuelles du marché, Jeanneau continue de développer des bateaux plus gros avec propulsion hors-bord pour le marché nord-américain. C'est la raison pour laquelle le fabricant a développé le tout nouveau NC 1095, un croiseur de 10,7 m (35 pi) doté d'une excellente efficacité énergétique et destiné aux familles pour les croisières du week-end ou pour tout simplement passer une journée sur l'eau. Son cockpit est modulable puisque la banquette en L se transforme en grand bain de soleil. Celle du copilote bascule pour créer un large espace dans le carré ou pour se transformer en couchette. Le bain de soleil avant, quant à lui, est équipé de dossiers relevables. Vous pourrez monter de manière sécuritaire à bord grâce à une ingénieuse porte latérale. À l'intérieur, la lumière entre par les toits ouvrants, les larges baies vitrées, les hublots de coque, la porte latérale près de la zone de conduite et la porte coulissante à l'arrière. Ce nouveau modèle sera disponible en version à deux ou trois cabines.

16 XTE Sport de Legend.

LEGEND

Legend a récemment mis sur le marché sa nouvelle série de bateaux de pêche XTE comprenant des graphiques modernes verts et de nouvelles caractéristiques. Cette série s'inspire des modèles Xterminator avec quelques variantes. Les cinq modèles de 16 pi 6 po de cette gamme sont le 16 XTE, le 16 XTE Sport, le 16 XTE SC, le 16 XTE SC Sport et le 16 XTE Tiller. Ce dernier modèle à barre franche est doté d'une vaste plateforme arrière afin que vous puissiez y placer une batterie et deux réservoirs d'essence. Si vous préférez manœuvrer avec un volant, les modèles 16 XTE SC et 16 XTE SC Sport avec console latérale feront votre bonheur. La version Sport offre des places assises supplémentaires grâce à une banquette divisée 50/50. Les versions avec pare-brise complet offrent les mêmes options, dont un toit et une banquette 50/50 pour le 16 XTE Sport. Les possibilités de personnalisation sont infinies. D'autres caractéristiques vous permettront d'optimiser vos expériences de pêche, dont de grands viviers, un sondeur, des jauges d'éclairage ainsi que des sièges de pêche ergonomiques. Vous pourrez découvrir ces nouveautés au Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal 2019!

LY 640 de Lexus.

LEXUS

Le premier yacht de Lexus, le LY 640, sera disponible vers la fin de l'année 2019 grâce à une collaboration avec le groupe Marquis-Larson. Ce dernier s'occupera de construire et de vendre cette nouveauté aux allures futuristes et élégantes de 65 pi (19,8 m) de longueur et 19 pi (5,79 m) de largeur avec une proue prononcée en forme de V. « *Nous voulons présenter une vision onirique du mode de vie de luxe, là où le yacht de Lexus étend le potentiel de la mobilité de Lexus sur l'eau* », souligne le vice-président exécutif, Shigeki Tomoyama, encouragé par le grand intérêt du public pour le concept de yacht sport. Inspiré des plus belles automobiles sur la planète, le LY 640 deviendra le symbole de l'opulence en navigation et son design autant à l'extérieur qu'à l'intérieur sera unique!

Prestige 590. Crédit photo : Jean-Jacques Bernier.

PRESTIGE

Le modèle Prestige 590 a été présenté en grande première nord-américaine au Salon nautique international de Fort Lauderdale l'automne dernier. À l'extérieur, il adopte la signature des derniers bateaux Prestige. En plus de ses immenses hublots continus et agrandis, ce modèle a été conçu avec une coque large et élancée à l'avant. Son flybridge est spacieux avec son grand bain de soleil ainsi que ses banquettes et sa table situées à l'arrière. À l'intérieur, les meubles aux bords arrondis se marient très bien au coin salon, à la fois confortable et accueillant. La commande et le contrôle à bord fournis par le système Ship Control permettent d'avoir toutes les fonctions du bateau à portée de main.

ski-doo BRP

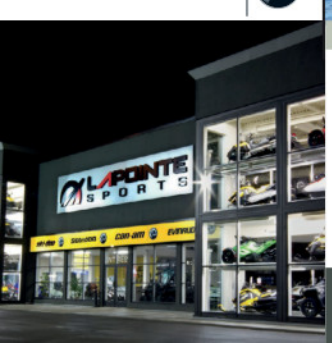
SEA-DOO BRP

can-am BRP

can-am BRP

SPYDER

EVINRUDE BRP



BATEAUX LEGEND®

NOTRE MISSION : CRÉER DES SOUVENIRS QUI DURERONT TOUTE UNE VIE!

Découvrez la nouvelle série XTE qui satisfera aux besoins de tous les pêcheurs!

576 route 131,
N.D.P. Joliette J6E 0M2
450 752-1224
1-800-754-8899
www.lapointesports.com

LAPOINTE SPORTS JOLIETTE

VENTE - LOCATION - PIÈCES - BOUTIQUE - ENTRETIEN - RÉPARATION - ENTREPOSAGE

Kapture 187 de Princecraft.

PRINCECRAFT

Chez Princecraft, les amateurs de pêche pourront maintenant taquiner les poissons à bord d'embarcations appartenant à la série BT. Celle-ci comprend cinq modèles : le Hudson 190 BT, le Maska 180 BT, l'Amarok 166 BT, le Resorter 160 BT et le Yukon 140 BT. Le Hudson 170 DL WS et le Hudson 170 DLX WS s'ajoutent à leurs séries respectives DL et DLX. Ils possèdent la même configuration que les plus gros modèles de la série – le Hudson 190 DL WS et le Hudson 190 DLX WS – tout en étant plus courts de 13 pouces. La série Sport bénéficie d'un nouveau look extérieur avec un nouveau design de peinture et de nouveaux décalques standards. De son côté, le Sport 172 est muni d'une nouvelle banquette arrière de trois places. Celle-ci est repliable pleine largeur, amovible, plus légère et comprend un espace de rangement à sa base.

Princecraft lance aussi une toute nouvelle série en 2019 : la série Kapture! Seul modèle pour l'instant, le Kapture 187 sera idéal pour naviguer sur les Grands Lacs et les eaux agitées. Son cockpit offrira beaucoup d'espace et son plancher profond sera de la même hauteur partout dans l'embarcation.

Vectra 25 RL de Princecraft.

En ce qui concerne les pontons, la série Vectra accueille le Vectra 25 RL et le Vectra 23 RL. La configuration RL comprend une grande aire de bronzage à l'arrière avec un dossier à deux positions, une table de grande dimension et un siège capitaine pour le passager. Les modèles de la série Sportfisher LX ont été modifiés pour 2019 : ils sont dotés d'une station de pêche redessinée à l'arrière, incluant un système de lavage à pression, un nouvel espace de rangement pour cannes à pêche et deux portes à l'arrière pour accéder à la plateforme de baignade. Dans la série Vogue, les modèles Vogue 29 SE, Vogue 27 SE et Vogue 25 SE ont été remplacés par les Vogue 29 SX, Vogue 27 SX et Vogue 25 SX. Dans les versions SE, la section bar avec tabourets a été remplacée par deux sièges capitaines pour passagers et un module haut-parleur incluant une prise USB et deux porte-verres (versions SX).

Toutes les séries 2019 de Princecraft sont maintenant équipées de toits noirs au lieu de beiges (sauf pour les séries Sportfisher LX, Quorum et Vogue où la couleur taupe est encore offerte), de vinyles gris au lieu de beiges et de tapis gris au lieu de beiges afin de mieux s'harmoniser aux embarcations.

ENTREVUE AVEC JEAN-PHILIPPE MARTIN-DUBOIS, DIRECTEUR MARKETING ET EXPÉRIENCE CLIENT CHEZ PRINCECRAFT

QY : Pourquoi Princecraft a-t-il décidé d'introduire la nouvelle série Kapture en 2019?

J-P M-D : Le Kapture 187 sera présenté au public pour la toute première fois lors des salons du bateau en 2019. Celui-ci a été conçu pour pêcher sur les Grands Lacs. Les consoles sont avancées pour permettre d'offrir davantage d'espace à l'arrière et les rebords descendent de quelques pouces vers le milieu pour faciliter l'accès à l'eau pour la pêche au saumon, à la truite et au downrigger. De plus, sa proue est plus haute afin de pouvoir affronter de plus grosses vagues. Il est possible de moduler ce modèle à sa guise en ajoutant, par exemple, des sièges.

QY : Pourquoi intégrer deux nouveaux modèles de 17 pi 10 po, soit le Hudson 170 DL WS et le Hudson 170 DLX WS?

J-P M-D : En fait, c'est la même coque. Auparavant, nous avions le Maska 180 DLX BT. Il s'agissait d'un bateau de 18 pieds. Il était différent du plus gros modèle, le Hudson. Au Québec, les gens connaissent beaucoup le Hudson et nous avons décidé de créer un modèle similaire mais plus court de 13 pouces. Cela fait toute la différence pour entrer facilement dans un garage. Dans les séries DL et DLX, nous passions d'un modèle de 16 pi 6 po à 19 pi : il y avait donc un besoin à combler auprès de notre clientèle.

Configuration RL de Princecraft.

QY : En 2018, la configuration RL avait été ajoutée à la série Quorum. Pourquoi l'avoir ajoutée aux Vectra 25 RL et Vectra 23 RL en 2019?

J-P M-D : La configuration RL a été très populaire auprès de nos clients. Pour 2019, nous hésitions entre la mettre dans une série d'entrée de gamme ou de haut de gamme. Pour répondre à la demande, nous avons finalement choisi de l'intégrer aux modèles de la série Vectra qui propose des pontons plus abordables.

2019 **31 JAN. 3 FÉV.**

PLACE BONAVENTURE

MTL

TOUTES LES TENDANCES NAUTIQUES

PLUS DE 450 EMBARCATIONS dont de nombreuses exclusivités

LES MEILLEURS PRIX DE L'ANNÉE

SALON DU BATEAU

ET DES SPORTS NAUTIQUES

Bateaux pneumatiques
Bateaux de sport
Wakeboards
Motomarines
Planches à pagaie
et plus encore...

Marinas
Tourisme nautique
Conférences

Un événement de

AMQ
ASSOCIATION MARITIME DU QUÉBEC

Présenté par

AVIVA

Desjardins

WWW.SALONDUBATEAU.COM SALONDUBATEAUMONTREAL SALONDUBATEAUMONTREAL

QY : La série Vogue comprend trois nouveaux modèles en 2019, soit les Vogue 29 SX, Vogue 27 SX et Vogue 25 SX. Quelles sont les caractéristiques de la série SX?

J-P M-D : En 2018, nous avions les modèles SE qui étaient équipés de bars avec tabourets au lieu de sièges capitaines conjoints. Comme les ventes s'effritaient et que les clients nous demandaient d'être assis sur des sièges plus confortables pour passer de longues heures sur l'eau, nous les avons tout simplement remplacés dans la série SX qui combine des caractéristiques des séries XT et SE. Ces modèles comprennent également à l'arrière un module avec réfrigérateur et un comptoir-lunch.

QY : Quelles sont les tendances futures?

J-P M-D : La technologie et l'électronique évoluent beaucoup. Les écrans grossissent et deviennent de plus en plus minces. Les pêcheurs veulent s'outiller pour être certains d'attraper des poissons. Dans le futur, il y aura davantage de boutons et d'écrans tactiles. Mais le défi, c'est qu'ils soient 100 % étanches. Les consommateurs veulent personnaliser davantage leur bateau et que les composantes soient connectées via Bluetooth afin d'obtenir un maximum d'informations. Dans les années à venir, Princecraft devra être précurseur pour intégrer toutes ces nouveautés à ses bateaux.

VX1788 de Ranger Boats.

RANGER BOATS

En octobre dernier, Ranger Boats a annoncé l'élargissement de sa gamme de bateaux en aluminium à coque en V profond avec les nouveaux VX1888, VX1788 et VS1660. De plus, le manufacturier a remodelé le design et le style de ses modèles existants. « *Nous recevons depuis longtemps des commentaires positifs de nos clients et concessionnaires à propos de la polyvalence de nos populaires modèles 1850MS Reata et 1880MS Angler. Nous voulions étendre ces caractéristiques et avantages à notre gamme de modèles en aluminium et nous sommes ravis de commercialiser les VX1888 et VX1788* », a déclaré Mark Zwicker, directeur commercial chez Ranger. « *Le nouveau VS1660 a été conçu pour les pêcheurs soucieux d'acheter un bateau plus petit mais qui ne fait pas de compromis sur les caractéristiques et les performances.* »

En août, la série RT de bateaux en aluminium a subi un changement de look et offre maintenant des caractéristiques supplémentaires pour les pêcheurs en 2019, dont des sièges avec renforts latéraux et une augmentation de l'espace à la hauteur des genoux sous la console. Le populaire produit du fabricant, le RT198P, a été amélioré : les espaces de rangement arrière ont été élargis et il est possible, en option, de monter deux ancres électromécaniques (Power Pole) pour une plus grande polyvalence en eau peu profonde.

La mise en marché en 2017 des modèles Z520L et Z521L ayant connu du succès, Ranger Boats a décidé de lancer, en juillet dernier, les Z519L Comanche et Z518L Comanche, des embarcations de type bass boat. Ceux-ci sont dotés de sièges de cockpit SRS élargis et enveloppants. De plus, l'avant est doté d'un poste de travail redessiné. Ces deux modèles sont disponibles en version à simple ou double console et sont livrés en version de base avec de l'équipement électronique Lowrance HDS à la console et à la proue.

Cliquez ici pour en savoir davantage!

Fish Pro de Sea-Doo.

SEA-DOO

BRP a conçu la toute nouvelle motomarine Fish Pro de Sea-Doo pour les amateurs de pêche. Celle-ci offre des caractéristiques novatrices, comme une glacière de pêche amovible LinQ, un système de navigation et de détection de poissons Garmin, une banquette facilitant les déplacements, des appuie-pieds angulaires de rebord et un mode de pêche à la traîne. « *La pêche sportive est une des activités les plus pratiquées au monde* », indique Bernard Guy, vice-président principal Stratégie globale des produits chez BRP. « *Alors que ce loisir gagne en popularité, de plus en plus de personnes découvrent les avantages de la pêche à bord d'une motomarine. Combinant les fonctionnalités nécessaires et la polyvalence induite par la possibilité de l'utiliser en tant que motomarine de loisir, le modèle Fish Pro constitue le choix idéal.* »

Vous pourrez accéder à des endroits inaccessibles en bateau pour titiller les poissons et son prix avoisinant les 19 000 $ est abordable. Sea-Doo a également annoncé la venue du nouveau système audio compatible Bluetooth pour les motomarines Spark de 2014 à 2019. Il s'agit d'un système portable qui permet de profiter de sa musique préférée partout, aussi bien sur terre que sur l'eau.

BRP a célébré ses 15 ans d'indépendance en décembre dernier et semble bénéficier d'un vent de renouveau! En effet, la compagnie a annoncé le 28 juin dernier la création d'un Groupe marin avec l'acquisition du manufacturier de bateaux de pêche en aluminium Alumacraft. De plus, en août, elle a conclu un accord en vue de l'acquisition du fabricant de pontons Manitou.

BLyacht.com
Boulet Lemelin yacht

38 depuis ans

Trouver les meilleures offres du
Salon nautique
Rechercher sur BLyacht.com

1 800-463-4571
1125 Boul. Champlain
Québec QC G1K 0A2

31 JANVIER au 10 FÉVRIER

L'ÉVÉNEMENT NAUTIQUE BLyacht

Trouvez votre embarcation ou produits nautiques de vos rêves!

Achetez directement à notre magasin entrepôt ou en ligne.

NOUVEAUTÉS & RABAIS

DES MILLIERS DE PRODUITS MARINS à prix *Salon Nautique*

Bateaux pneumatiques en démonstration

WALKER BAY
ZODIAC

PRODUITS NAUTIQUES

PLUS DE 5 000 PRODUITS
Magasin-Entrepôt de pièces marines le plus complet au Canada!

TOUT POUR LES MARINS AU BAS PRIX BL

CHANTIER NAVAL

ABYC TECHNICIEN CERTIFIÉ

VOTRE CHANTIER DE CONFIANCE À QUÉBEC!
Travaux d'entretien · Réparation urgente · Restauration

VENTE DE BATEAUX

SERVICE DE COURTAGE
BATEAUX NEUFS ET USAGÉS

ZODIAC · ZODIAC MILPRO · WALKER BAY · BENETEAU

Vivez la Vie Sea-Doo pour moins que vous ne le pensez.

À partir de 7 344 $‡

VIVEZ LA VIE SEA-DOO

Visitez-nous pour découvrir la vôtre.

PERFORMANCE NC
performancenc.ca

Drummond :	1 855 741-2464
Granby :	1 855 824-5180
Lac-Mégantic :	1 844 583-5266
Princeville :	1 855 505-0712
Sherbrooke :	1 855 821-3595
Valcourt :	1 855 352-2262

LAPOINTE SPORTS

576, route 131
Joliette, Qc
J6E 0M2
1 877 289-4137
www.lapointesports.com

© 2018 Bombardier Produits Récréatifs inc. (BRP). Tous droits réservés. ®, ™ et le logo BRP sont des marques de commerce de BRP ou de ses sociétés affiliées. ‡ **À partir de 7 344 $:** Les motomarines Sea-Doo SPARK® des années modèles 2019 commençant à 7 344 $. Le prix de détail suggéré (PDSF) comprend les frais de transport et de préparation. Le prix payé peut varier selon les rabais et les offres disponibles, ainsi que tout autres frais et application de crédit, si demandé par le client. Certains modèles présentés peuvent comporter des accessoires optionnels. Suivez toutes les directives des guides d'instructions et de sécurité. Observez toujours les lois et règlements en vigueur. Portez toujours des vêtements protecteurs appropriés, y compris des vestes de flottaison approuvées par la Garde côtière canadienne. Gardez toujours à l'esprit que l'alcool/les drogues et la conduite ne font pas bon ménage. Conduisez toujours prudemment et de façon responsable. Consultez votre concessionnaire BRP pour tous les détails.

SEA-DOO BRP

sea-doo.com

160 Adventurer de Smoker Craft.

SMOKER CRAFT

Smoker Craft devrait ajouter, vers la fin de 2019, des modèles avec console latérale et double à la série Adventurer qui est actuellement commercialisée avec barre franche, soit les modèles 160 Adventurer Tiller et 180 Aventurer Tiller. Comme caractéristiques communes des bateaux de cette série, notons de grands cockpits, des plateformes recouvertes d'une moquette, le système Integrated Gunnel Track, un espace de rangement central pour cannes à pêche et des viviers aérés.

MX 23 R de Starcraft.

STARCRAFT

Chez Starcraft, du côté des pontons, trois nouvelles séries font leur apparition en 2019! Les modèles de la série MX possèdent un nouveau look extérieur contemporain avec des rails anodisés noirs, un plus grand pont, un équipement de luxe avec console surélevée en fibre de verre, un vinyle doux au toucher et douze choix d'aménagements, incluant deux chaises longues et un bar. Quant aux pontons de la série CX, ils comprennent les nouveautés décrites précédemment, sauf que leur console n'est pas surélevée et qu'il s'agit de pontons de milieu de gamme... avec un nombre incalculable de configurations et d'options possibles. Finalement, le SLS, construit sur la plateforme du CX, est doté de l'ensemble standard Performance HMX incluant un flotteur central de 25 po de diamètre et d'ailerons de performance. En plus de glisser mieux et de réduire la traînée, les flotteurs HMX permettent d'accroître la vitesse et de déjauger plus rapidement tout en ayant un rayon de braquage plus serré.

Starcraft ajoutera prochainement des modèles à console latérale et double à sa série Delta actuellement commercialisée avec barre franche. Il s'agit des mêmes bateaux de pêche disponibles chez Smoker Craft dans la série Adventurer, mais mis en marché sous un nom différent. Le nouveau modèle ponté en fibre de verre MDX 200 IO Surf sera disponible en 2019 avec un régulateur de vitesse Zero Off, des stabilisateurs ajustables, un système de ballast ainsi que la propulsion Volvo Forward Drive.

201DS de Stingray.

STINGRAY

Le modèle 201DS de Stingray, un bateau ponté, offre de l'espace intérieur pour dix personnes, de l'espace de rangement et un pare-brise complet qui vous protégera du vent lorsque vous serez sur l'eau. Cette nouvelle version est équipée de deux sièges baquets sport avec traversins tandis que le 201DC possède un siège passager orienté vers l'arrière. Grâce à la profondeur du cockpit et de la proue, les passagers se sentiront en sécurité. Derrière le siège du capitaine, on trouve un comptoir ainsi qu'un évier avec robinet.

Le 216CC, un bateau ponté à console centrale de 21 pi 8 po (6,6 m), possède 2 pieds de moins que le 236CC sorti l'année dernière, mais il est de la même largeur, soit 101 po (256 cm) et offre un équipement similaire. La version destinée aux pêcheurs est dotée de douze porte-cannes sur la version standard, sans oublier l'espace de rangement pour les cannes situé dans les plats-bords à bâbord et à tribord. Il est aussi possible d'ajouter un toit en T en option où sont intégrés huit autres porte-cannes. Les coussins de proue peuvent être retirés et les sièges arrière peuvent être rabattus pour servir de plateformes de lancer. Ce modèle est aussi équipé d'un refroidisseur Engel de 74 litres (19,5 gallons), d'un pare-brise en verre trempé et d'un vivier de 52 litres (14 gallons). La configuration pour les familles permet d'accueillir 10 personnes pouvant se déplacer librement sur ce bateau muni de plusieurs glacières, de porte-gobelets et de nombreux compartiments de rangement. Des coussins disponibles en option peuvent transformer la proue en bain de soleil. Ce nouveau modèle polyvalent peut s'adapter aisément à vos besoins et à vos activités.

Geneva 20 LR SB de SunChaser.

SUNCHASER

Pour 2019, dans sa série de pontons Geneva Cruise, SunChaser lance un nouveau modèle de 20 pi (6 m). Le Geneva 20 LR Swing Back est équipé de banquettes côte à côte pour le conducteur et le passager, munies d'un dossier ajustable. Sous celles-ci, on trouve un espace de rangement pratique pour l'équipement. Dix personnes peuvent prendre place à bord pour les randonnées ou la pratique de sports nautiques.

201, Merry Sud, Magog (Québec)
819 843-2728 www.lemerryclub.com

STINGRAY Boats

S5 LZ SC de Sylvan.

SYLVAN

En 2019, Sylvan prévoit introduire sur le marché ses nouveaux modèles DLZ. De plus, la série S bénéficiera d'une refonte complète avec un nouveau look extérieur, de nouveaux aménagements, un pont prolongé standard et une console surélevée en fibre de verre.

RZX20 de Tigé.

TIGÉ

Le ZX5 de Tigé, un modèle de 25 pi (7,62 m) de longueur, fera assurément tourner les têtes en 2019! Son design unique, ses 19 places assises, sa coque Convex V et son grand espace de rangement plairont aux adeptes de wakesurf, de wakeboard et de ski nautique. Grâce au système TAPS 3, plus de cinq tonnes de puissance s'activent afin de sculpter les plus belles vagues pour faire du wakesurf. Et lorsque viendra le temps de faire du ski nautique, le système fera disparaître la vague et le bateau performera avec agilité dans les virages. Une fois que vous aurez terminé vos prouesses derrière le bateau, vous pourrez simplement ranger vos planches dans l'espace de rangement Surf Locker pour garder votre cockpit au sec et bien rangé.

Plus court de 4 pi (1,21 m), le ZX1 est doté d'un franc-bord profond, de nombreux compartiments de rangement et d'un plus grand espace à l'avant et dans le cockpit que les autres bateaux de taille équivalente. Il regroupe tout ce que vous aimez des plus gros modèles dans un format pratique. De plus, il est équipé des toutes dernières technologies, dont l'écran tactile de 10,8 po Tigé Clear et la tour électrique Alpha E2. Aussi nouveau, le RZX20 vous réserve bien des surprises! Élégant, spacieux et polyvalent, il est doté des commandes intelligentes Smart Wheel.

EXR de Yamaha.

YAMAHA

À la mi-août, Yamaha a présenté ses nouveautés 2019! Ses bateaux sport de 19 pieds ont bénéficié d'une refonte complète. Leur pont et leur coque ont été entièrement redessinés. Ceux-ci mesurent 3 pouces de plus de longueur et 2 pouces de plus de largeur que les modèles des années précédentes, ce qui permet aux passagers de mieux circuler à bord et de prendre place sur des sièges plus spacieux. Notons que des améliorations ont aussi été apportées en matière de manœuvrabilité à basse vitesse et de résistance à la corrosion. Il y a aussi de nouvelles interfaces sur ses systèmes de commande avec écran tactile. Les bateaux des séries 190 et 195 possèdent une nouvelle unité en V qui améliore leur manœuvrabilité en marche arrière et une quille articulée redessinée pour réduire la traînée. De plus, Yamaha a lancé son tout nouveau système SurfPointe qui positionne les buses de propulsion à l'angle idéal pour créer un sillage net et bien galbé, histoire d'améliorer l'évolution sur l'eau et faciliter les manoeuvres. L'amplificateur de sillage de Yamaha attire le mouvement de l'eau vers le centre du sillage pour créer une vague de surf plus imposante et mieux définie. Cette nouvelle technologie de surf a été conçue en combinant l'arrivée de l'eau et la puissance des jets Yamaha pour créer un creux plus large qui s'étire plus loin derrière le bateau. Ce dispositif se fixe facilement aux attaches de la poupe et peut être placé d'un côté ou de l'autre du bateau.

Du côté des motomarines, les WaveRunners de la série Performance de luxe FX ont été entièrement redessinées et sont les premières à offrir un écran couleur tactile ACL Connext. Leur nouveau pont est provocant et audacieux avec ses plats-bords stylisés et leur nouvelle coque mise sur la stabilité, la prévisibilité et le confort en eaux houleuses. Ces modèles sont aussi livrés de série avec le nouveau socle multi-accessoires RAM pouvant accueillir des haut-parleurs sans fil Bluetooth à l'épreuve de l'eau ECOXGEAR et le GPS détecteur de poissons Garmin Striker avec sonde (disponibles en option).

La toute nouvelle EXR haute performance, propulsée par un moteur marin TR-1 haute puissance à trois cylindres, fait son entrée dans la gamme des WaveRunners la plus abordable de Yamaha. Légère avec ses 540 lb (245 kilos), sa coque et son pont sont fabriqués de NanoXcel2 et elle est munie d'une grille d'admission *top loader* (à chargement par le dessus), d'une rallonge de pompe à jet de 40 mm pour augmenter la manœuvrabilité et les performances ainsi que du système de commande des gaz à deux manettes RiDE. De plus, les GP1800R et VXR ont été améliorées afin de rehausser leurs performances. Elles sont notamment dotées de la nouvelle grille d'admission *top loader* et de plaques de flottaison conçues pour la compétition et offrant une tenue plus précise.

Le plaisir de la voile
rapide
allié aux joies de la
croisière confortable
L'Elan E4 est un yacht à voile de 35 pieds de longueur. Incarnant l'héritage de construction navale orientée vers la performance, la caractéristique dominante d'Elan, ce yacht vous permettra de savourer l'expérience d'une croisière confortable, sur le pont tout comme dans la cabine.
elan E Line
uncompromising in every sense
since 1949
Springline Yacht Sales QC
982, rue Principale
Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix
Québec J0J 1G0, Canada
Téléphone:
(450) 895-1236
Courriel:
julie@springlineyachtsales.com

CONSEILS

VOILIERS

First 18 de Beneteau.

BENETEAU

La nouvelle gamme First de Beneteau a été introduite aux États-Unis, plus précisément à Newport, au Rhode Island, pour la première fois en septembre dernier. Deux voiliers sur quatre ont été dévoilés : le First 18 et le First 24. Partageant le même concept, les First 18 et First 24 repensent le voilier de croisière côtière. Leur coque large et robuste offre une stabilité exceptionnelle, supportée par le poids de la quille. Avec un système à double gouvernail, vous gardez toujours le contrôle et, en tant que garantie de sécurité supplémentaire, des volumes d'insubmersibilité se trouvent dans la cabine et le cockpit. Un mât étanche et une housse de cabine en néoprène permettent de garder la cabine au sec. Leur transport facile sur la route est un élément clé majeur. Le système A-frame permet au plaisancier de monter le mât sans grue et de le mettre à l'eau à partir d'une rampe. La coque, axée sur la performance, permet de planer rapidement même par vent faible. La cabine permet d'accueillir quatre personnes.

Oceanis 51.1 de Beneteau.

Un an après avoir mis en marché l'Oceanis 51.1, Beneteau lance l'Oceanis 46.1. Sa carène à redan est similaire à celle de son grand frère et la forme élargie du tiers avant de la coque libère des volumes intérieurs sans altérer ses performances en navigation. Le cockpit permet d'accueillir jusqu'à 8 personnes autour de la table. Les winchs sont regroupés au poste de barre, facilitant ainsi les manœuvres tout en permettant de créer un bel espace détente de part et d'autre de la descente. On y trouve deux bains de soleil avec dossier inclinable. La cabine propriétaire est spacieuse et lumineuse avec ses deux hublots. Dans la version à trois cabines, celles des invités en arrière de la descente possèdent la même dimension et une bonne clarté grâce au hublot de coque et deux hublots de pont. La hauteur de ces cabines permet l'aménagement de têtes de lit orientées dans le sens du bateau. Disponible en version à cinq cabines, avec ses deux versions de cuisine (en L ou en long) et le vaste choix d'options disponibles, cette nouveauté est personnalisable selon vos besoins.

390 GL de Dufour Yachts.

DUFOUR YACHTS

Les Dufour 390 Grand Large et Dufour 430 Grand Large 2019 complètent, sans les remplacer, les modèles actuels de la gamme Dufour Grand Large composée des D310, D360, D382, D390, D412, D460 et D520. Ces nouveautés possèdent une nouvelle génération de coque plus spacieuse et performante, signée Umberto Felci, un nouveau design de pont, l'intégration d'équipements haut de gamme et la technologie embarquée. Diverses options d'aménagements intérieurs s'adaptent autant aux propriétaires qu'aux locateurs professionnels.

Astréa 42 de Fountaine Pajot.

FOUNTAINE PAJOT

Le catamaran de luxe New 45 possède une ligne tonique grâce à ses étraves inversées. Il dispose d'un poste de barre d'un nouveau design

améliorant la manœuvrabilité et promettant de belles performances. Destiné à la croisière et baigné de lumière, son immense cockpit est ouvert sur un carré innovant, offrant l'un des plus grands espaces lounge de sa catégorie, tout comme un salon et de nombreux rangements « ***invisibles*** » pour une harmonie totale. La cabine propriétaire et les cabines pour invités vous réservent calme, détente et confort avec salles de bains privatives selon la version. Vous pourrez profiter d'espaces de détente de très grand format à l'avant du bateau, sur le *lounge deck*, dans le cockpit, sans oublier le *beach club* disponible en option avec une plateforme électrique.

L'Astréa 42, dont le nom s'inspire d'une déesse devenue une constellation, a été choisi pour symboliser ce nouveau catamaran de croisière innovant et lumineux, et comprenant tous les atouts qui ont fait le succès du Saona 47. Il a été imaginé et conçu afin de garantir une circulation fluide dans tout le bateau ainsi qu'une entière communication entre le poste de barre et les espaces de vie et de détente extérieurs, du roof au cockpit. Le roof dispose d'une double assise au poste de barre et d'un bain de soleil intégré. Son salon est agrémenté de larges vitrages et sa cuisine en U communique directement avec le cockpit. Cette nouveauté est disponible en version Propriétaire ou Quatuor avec divers choix d'aménagements.

Sun Odyssey 410 de Jeanneau. Crédit photo : Jérôme Kelagopian.

JEANNEAU

Deux nouveaux Sun Odyssey ont été présentés au United States Sailboat Show, à Annapolis, qui avait lieu en octobre dernier. Le Sun Odyssey 319 est un voilier d'entrée de gamme compact comprenant un cockpit sécurisant, un gouvernail standard, deux cabines fermées, une cuisine équipée et une salle d'eau avec douche. Six personnes peuvent dormir à bord. Ce modèle est disponible en version quillard ou dériveur.

De son côté, le Sun Odyssey 410 a été développé afin d'offrir du confort et de la performance. Il bénéficie des toutes dernières avancées techniques et technologiques architecturales : une ligne de bouchain vif continue jusqu'à l'avant du bateau pour une carène plus puissante et plus stable; une étrave inversée pour des entrées d'eau fines, un meilleur centrage des poids et un look racé, un brion hors de l'eau pour moins de surface mouillée et plus de vitesse; des doubles safrans avec paliers auto-alignants pour un meilleur toucher de barre; un propulseur d'étrave rétractable ultra puissant pour plus de manœuvrabilité; une quille en L ainsi qu'une delphinière intégrée. Le vaste carré invite à la convivialité avec ses banquettes judicieusement disposées et la cuisine centrale en L est moderne. La cabine propriétaire comprend une penderie et une salle d'eau avec cabine de douche séparée. Plusieurs versions d'aménagements intérieurs sont proposées avec deux ou trois cabines.

Lagoon 46. Crédit photo : Nicolas Claris.

LAGOON

Le Lagoon 46 a été découvert en grande première mondiale en janvier 2019 au Salon nautique international de Düsseldorf et il sera possible de le visiter au Salon nautique international de Miami en février. Ce catamaran, disponible en version à trois ou quatre cabines, est baigné de lumière à l'intérieur et offre de grands espaces de vie, une cuisine intérieure en U tout équipée, un grand carré avec banquette en L et une cuisine extérieure. Le cockpit avant profond est doté d'une banquette en U et vous pouvez vous rendre à l'intérieur grâce à un vitrage escamotable. Le cockpit arrière spacieux et couvert comprend des banquettes et une table, puis l'accès à l'eau est possible des deux côtés du bateau. Le flybridge polyvalent possède un poste de barre centré et un grand bain de soleil pour se reposer. Digne représentant du nouvel ADN de Lagoon, son plan de voilure a été augmenté afin d'obtenir un meilleur ratio de surface de voile/déplacement et le mât a été reculé. Sa bôme est plus courte, son foc autovireur et son winch électrique pour la grand-voile facilitent les manœuvres et il est possible de l'utiliser avec un plus grand choix de voiles pour plus d'efficacité.

SPORTFISHER LX 25-4S DE PRINCECRAFT

En septembre dernier, l'équipe de *Québec Yachting* était présente pour une deuxième année consécutive au lac William, à Saint-Ferdinand, pour essayer des embarcations Princecraft. Contrairement à l'année précédente où nous avions eu droit à une journée caniculaire et ensoleillée, nous avons passé LA journée sur l'eau alors qu'une cassure s'est effectuée entre l'été et l'automne! Le matin, nous étions en short et, vers 11 h, la pluie est arrivée avec le froid. Plus l'après-midi avançait, plus nous ajoutions des couches de vêtements : gilet, pantalon, manteau et gants. Malgré le temps maussade, nous avons fait l'essai du nouveau ponton Sportfisher LX 25-4S. Complètement redessiné pour 2019, il a été conçu pour offrir aux plaisanciers une expérience *Premium* de pêche.

À l'avant, vous trouverez deux sièges de pêche pivotants et repliables avec poteau amovible. Ceux-ci peuvent être enlevés très facilement. À bâbord, il y a un vivier et, à tribord, du rangement, une prise et une fiche pour un moteur électrique de 12 volts ou 24 volts. Deux batteries peuvent prendre place à l'intérieur de la console. Un espace de rangement est disponible sous les deux banquettes de type chaises longues à rembourrage moelleux.

La console en fibre de verre comprend un espace glacière qui peut être converti en évier avec système de pompe et réservoir d'eau. Assis sur un siège sur glissière et plaque pivotante, le conducteur obtient toutes les informations nécessaires lors de ses sorties sur l'eau grâce aux cadrans multifonctions et à l'écran teinté à déclenchement rapide inclus dans le tableau de bord. Ce dernier est moulé avec insertions de similibois perle noire et les interrupteurs sont lumineux : tachymètre, voltmètre, indicateurs de vitesse, de niveau d'essence et de réglage d'assiette. Le volant est inclinable et une Radio Jensen de 160 watts AM/FM/Bluetooth avec prise auxiliaire (1/8 po) est intégrée sur le côté de la console. Quatre haut-parleurs étanches gris métallique de 6,5 po de diamètre vous permettront de bien entendre votre musique préférée.

NOUVEAU EN 2019!

- Choix de revêtement de plancher (disponible en option) : vinyle antidérapant, vinyle Sélect gris (*Teak Supreme Solid*) et vinyle Sélect gris avec lignes noires (*Teak Supreme 2*).
- Nouvelle station de pêche à l'arrière avec système de lavage à pression standard.
- Nouveau rangement verrouillable pour les cannes à pêche.
- Deux portes arrière pour accès à la plateforme de baignade.
- Rebord de clôture peint en noir et moulure extérieure anodisée en noir.
- Trois nouvelles couleurs offertes : noir métallisé, blanc métallisé et rouge rubis (les anciennes couleurs n'existent plus).

OPTIONS DU MODÈLE D'ESSAI

- Configuration Performance : troisième flotteur, recouvrement d'aluminium sous le plancher, ailerons de performance, réservoir d'essence de 49 gal US / 185 litres et rangement dans le tube central.
- Édition Élégance : logo Édition Élégance des deux côtés, ensemble graphique Élégance avec accent de couleur, éclairage à DEL sur les flotteurs, haut-parleurs et porte-verres dans la console, table arrière en similibois perle noire, échelle arrière télescopique en acier inoxydable et plateforme de baignade recouverte de vinyle Sélect gris avec lignes noires (*Teak Supreme 2*).
- Plancher recouvert de vinyle Sélect gris (*Teak Supreme Solid*).
- Direction hydraulique SeaStar avec volant inclinable (inclus avec moteur de plus de 150 ch).
- Moteur électrique Minn Kota 70 PD V2 (24 volts, 60 po, 70 lb de poussée) avec support.
- Conversion du rangement avant en vivier oxygéné et support pour trois cannes à pêche.
- Sonar / GPS Humminbird Helix 5 G2 (les cartes des profondeurs bathymétriques ne sont pas incluses).
- Toit campeur complet.

Présentation du Sportfisher LX 25-4S de Princecraft

Au plancher, dans le tube central, vous pourrez mettre à l'abri votre équipement nautique, comme pour le modèle que nous avons testé qui était équipé de la configuration Performance optionnelle.

Vos invités seront heureux de prendre place à côté du capitaine sur la banquette en L et de déguster une collation sur la table beige amovible avec porte-verres. À l'arrière de la console, vous pourrez ranger dans le nouvel espace verrouillable des cannes à pêche mesurant jusqu'à 2,44 mètres (8 pieds). Il est aussi possible d'ajouter en option une salle d'habillage et/ou une toilette portative ou avec système de vidange septique. Un auvent bimini de couleur noire ou taupe vous protégera du soleil et de la pluie.

Dans la section de pêche arrière, tout a changé comparativement à l'édition précédente. Vous retrouverez les deux mêmes sièges aperçus à l'avant. Il y a une station de pêche avec un comptoir de plastique pour préparer vos poissons, un grand vivier électrique oxygéné de 34 po de longueur et d'une capacité de 61 litres (16 gallons US) avec deux portes d'accès et du rangement en dessous. Une porte à bâbord et une porte à tribord vous permettront d'accéder à la plateforme de baignade avec échelle. Puis un système de lavage à pression sera utile pour laver l'intérieur du ponton et rincer les poissons.

Le Sportfisher LX 25-4S 2019 offrira aux pêcheurs des expériences haut de gamme. Comme il s'agit d'un modèle polyvalent, il pourra aussi servir à pratiquer vos sports nautiques préférés! ■

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : Moteur hors-bord Mercury 150 XL (incluant hydraulique).

MOTORISATION MAXIMALE : 175 ch avec la configuration Classique ou Vitesse / 200 ch avec la configuration Sport / 300 ch avec la configuration Performance.

VITESSE DE POINTE (TR/MIN / NŒUDS) : 5000 / 32

VITESSES DE CROISIÈRE (TR/MIN / NŒUDS) : 4000 / 20; 3000 / 10

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES (PONTON ÉQUIPÉ DE LA CONFIGURATION CLASSIQUE)

LONGUEUR HORS-TOUT : 25 pi 9 po | 7,8 m

LARGEUR : 8 pi 6 po | 2,6 m

POIDS : 2245 lb | 1018 kg

CAPACITÉ : 11 personnes (1482 lb | 672 kg)

CHARGE MAXIMALE : 2144 lb | 973 kg

RÉSERVOIR D'ESSENCE : 110 litres | 29 gal US

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 70 948 $

PRIX DE BASE : 43 185 $ (incluant un moteur hors-bord Mercury 60 ELPT CT et la configuration Classique, aucune option.)

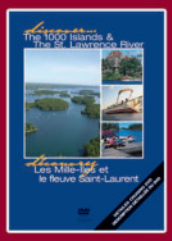
BRUNSWICK MERCURY YouTube Facebook

DESJARDINS SPORT Saint-Jérôme

2075, boulevard Labelle
Saint-Jérôme, Qc
J7Y 1S7
450 438-8225
www.desjardinssport.com

Offre spéciale

29,95$ + Taxes



ACHAT COMBINÉ :
DVD de croisière +
abonnement au magazine
Québec Yachting numérique

MAINTENANT EN VERSION FRANÇAISE:

• Les Mille-Îles et le fleuve Saint-Laurent

Ce DVD, d'une durée approximative de deux heures, vous fera découvrir les ports et les mouillages extraordinaires de plusieurs lieux maritimes.

Que vous prépariez une croisière ou que vous souhaitiez vous rappeler cette région, ce DVD vous procurera des moments inoubliables et une foule de renseignements utiles.

Tous les détails au

www.quebecyachting.com

Une production Powerboat Television Show

OPEN 5.5 RIB DE ZODIAC

L'équipe de *Québec Yachting* a eu la chance de faire l'essai du Open 5.5 RIB de Zodiac lors du Salon du bateau à flot de Montréal grâce à Desjardins Sport. Ce semi-rigide polyvalent a été présenté au public pour la toute première fois en juin 2018, lors de journées d'essais en Bretagne organisées par Zodiac Nautic. En effet, ce bateau au design moderne, qui succède au Pro Open 550 et qui est le petit frère du modèle Open 7, peut servir pour effectuer des croisières en famille, des sorties de pêche, de la plongée et des sports nautiques.

Il a été complètement redessiné pour maximiser l'espace intérieur et le rangement. Tout a été optimisé afin d'exploiter chaque mètre disponible. Sa nouvelle carène en V profond le rend très stable et agile sur l'eau. Nous avons eu beaucoup du plaisir sur le fleuve Saint-Laurent à le conduire, à effectuer des virages et à tester ses limites. Nous aurions vraiment voulu rester plus longtemps sur l'eau! De plus, même s'il y avait des vagues, nous nous sentions en sécurité.

Le poste de pilotage est ergonomique et comprend un pare-brise enveloppant et deux porte-verres. Dans la console centrale, un espace de rangement est facilement accessible par l'avant et il descend dans le plancher afin que vous puissiez y placer vos skis nautiques. À l'arrière, le dossier de la banquette se replie et cette dernière se soulève afin que vous puissiez y ranger de l'équipement nautique. En option, l'espace à l'avant peut se refermer complètement avec des coussins afin de se transformer en bain de soleil.

Vous pourrez explorer aisément et avec le sourire de nouveaux plans d'eau avec le tout nouveau Open 5.5 RIB de Zodiac! ■

LES POINTS FORTS

- Une excellente modularité qui permet la pratique du ski nautique et du wakeboard. L'aménagement du pont, qui se vide d'eau automatiquement, peut comprendre 6 ou 7 places assises ou être complètement dégagé.
- De nombreux espaces de rangement pour un total de 817 litres (216 gal US).
- Look moderne, épuré et intemporel.

Présentation du Open 5 5 RIB de Zodi...

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : Moteur hors-bord Mercury 115 ELPT.

MOTORISATION MAXIMALE : 130 ch

VITESSE DE POINTE (TR/MIN / NŒUDS) : 6000 / 43,4

VITESSES DE CROISIÈRE (TR/MIN / NŒUDS) : 1000 / 4,2; 3000 / 14; 4500 / 30,9

TEMPS POUR PLANER : 2,91 secondes

ACCÉLÉRATION DE 0 À 30 MPH : 6,87 secondes

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS-TOUT : 17 pi 7 po | 5,36 m

LARGEUR : 8 pi 4 po | 2,54 m

POIDS : 1290 lb | 585 kg

CAPACITÉ : 12 personnes

RÉSERVOIR D'ESSENCE : 98 litres | 21,6 gal

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 72 900 $

PRIX DE BASE - PDSF : 47 854 $ (incluant le bateau, la console et les tubes en néoprène.)

OPTIONS DU MODÈLE D'ESSAI

- Équipement Mercury Smartcraft.
- Coussin de proue.
- T-top avec barre de lumière DEL.
- Dossier de traversin avec calages latéraux pour un confort optimal.
- Radio Stéréo Fusion pour des activités tout en musique, en réseau avec l'écran Garmin.
- Sonar / GPS Garmin 1042xsv avec Carte Garmin Lake Vü HD.
- Système de direction hydraulique.
- Remorque galvanisée.

CE BATEAU ME PLAÎT, JE L'ACHÈTE!

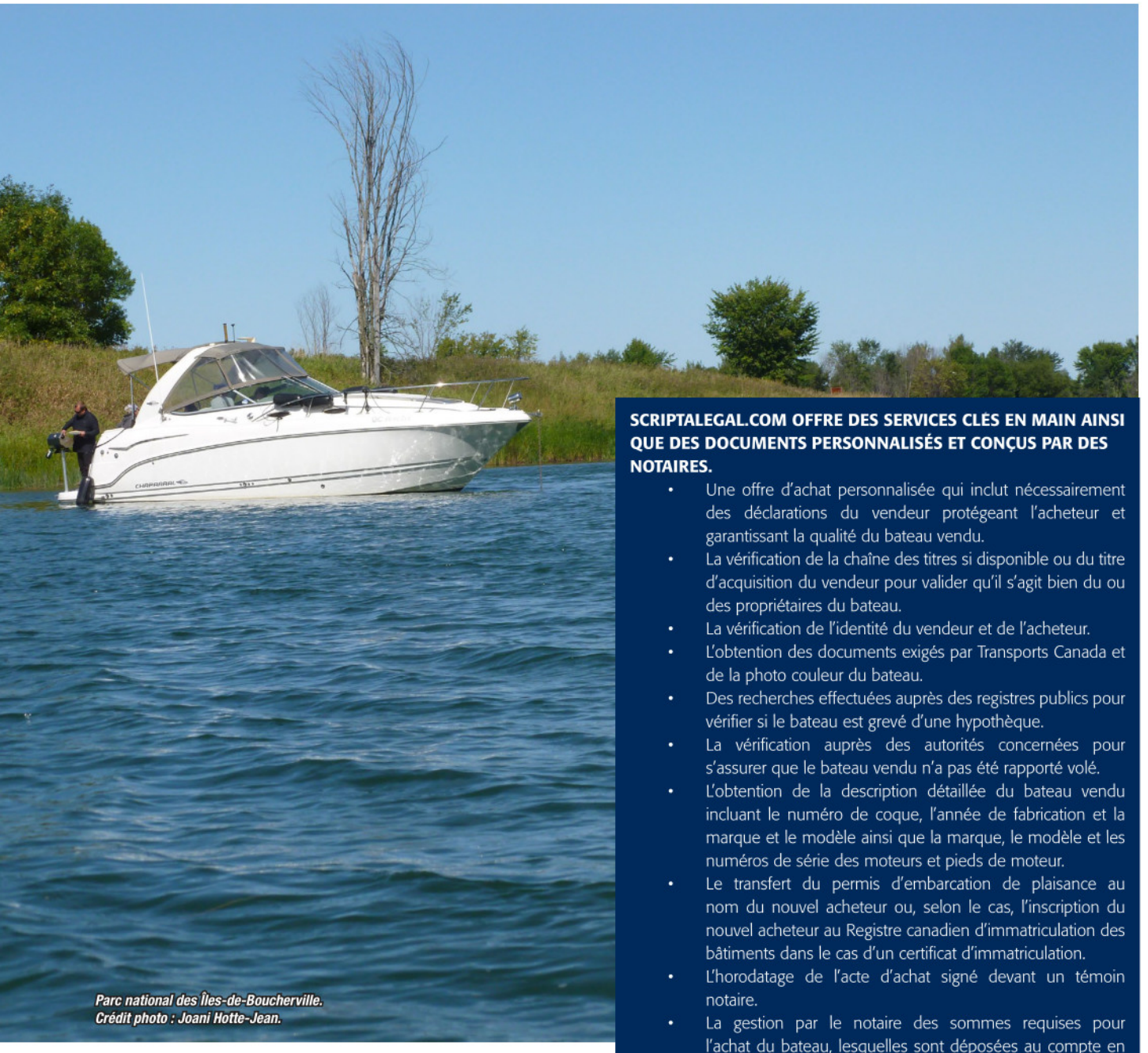
Des plaisanciers intéressés à acheter un bateau. Crédit photo : Borevina, Shutterstock.

Ça y est! Le temps est venu de remplir l'offre d'achat entre particuliers pour acquérir votre nouvelle embarcation usagée. Voici des trucs afin de vous protéger en cas de désaccord lors de la finalisation de l'achat.

1. **L'identification des parties.** Elle doit comporter le maximum de détails afin de pouvoir retracer le vendeur et l'acheteur ainsi que les autres propriétaires du bien (si tel est le cas).
2. **La description de l'embarcation.** La marque, le modèle, l'année de fabrication ainsi que le numéro de série. Si vous n'êtes pas certain de l'année de fabrication, vous pouvez généralement la trouver en repérant les deux derniers chiffres du numéro de série (exemple : XXX1234E399 = 1999) qui est gravé sur le tableau arrière à tribord ou sur le côté tribord à l'arrière.
3. **Le numéro d'identification du permis d'embarcation ou d'enregistrement.** Dans le cas du permis d'embarcation (ex. : QC123456), celui-ci ne constitue pas une preuve de propriété. De plus, une copie de la facture d'achat est souhaitable. Pour ce qui est de l'enregistrement de Transports Canada, si le bateau figure au registre des petits bâtiments (ex. : NO812345), les propriétaires sont obligatoirement inscrits selon le nombre de parts qu'ils possèdent pour un maximum de 64 et cela constitue une preuve de propriété. Ce numéro vous permettra d'effectuer une demande d'hypothèque maritime auprès d'un emprunteur.
4. **La liste des équipements compris dans la vente :** l'électronique, les toiles, les divers équipements de sécurité (gilets de sauvetage et VFI, fusées de détresse, pompe, ancre, etc.), le nombre d'amarres, la remorque (incluant son numéro de série et son numéro de plaque d'immatriculation), le système de climatisation, le chauffe-eau, le ou les moteurs (incluant les numéros de série), etc.
5. **Les conditions d'achat :** l'essai sur l'eau, la durée de la présente offre, l'inspection (mentionnez le nom de l'inspecteur sur l'offre ou si vous n'avez pas défini ces conditions, mentionnez « *Conditionnel à l'inspection effectuée par l'inspecteur de mon choix* »), le mode et les modalités de paiement ainsi que la mention « *Tel que vu le…* ». Vous pouvez d'ailleurs prendre des photos en guise de preuve. Dans le cas où un essai sur l'eau est prévu plus tard, il est possible de s'entendre sur une réserve qui doit être définie et comporter les éléments qui seront essayés tels que l'équipement électronique, le moteur, etc.
6. **Les signatures.** Elles doivent être datées et il est toujours préférable d'avoir un témoin qui apposera sa signature lors de l'offre.

Quelques rappels :

- Le permis d'embarcation n'est pas une preuve de propriété.
- Un bateau acheté entre particuliers dans une autre province est sujet à la taxe provinciale.
- Il n'y a pas de taxe de vente à payer si vous achetez d'un particulier au Québec et gardez le bateau au Québec.
- Une immatriculation de Transports Canada ne prouve aucunement que les taxes sont payées.
- Lors de votre passage à une frontière, et plus particulièrement lors du passage aux douanes canadiennes, il est du devoir du propriétaire de prouver que les taxes ont été payées en montrant au douanier la facture originale, la quittance de douane et les papiers d'importation.
-



Parc national des Îles-de-Boucherville.
Crédit photo : Joani Hotte-Jean.

- Pour vous assurer que le bateau et la remorque sont libres de dettes, vous pouvez consulter le Registre des droits personnels et réels mobiliers (RDPRM).
- Pour plus de précautions, il est toujours préférable de faire affaire avec un notaire spécialisé.

Et finalement, n'oubliez pas qu'entre le moment de l'inspection et le moment de la prise de possession, le bateau a pu subir des dommages. Il est donc important de faire le tour du bateau avant de partir en direction de la maison, du chalet ou de la marina. ■

Nicolas Gibault donne les cours *Les pièges à éviter à l'achat d'un bateau* et *Ajustements fins de voile et régate* à l'École de navigation de la Société de sauvetage. Il agit aussi à titre de conférencier sur les pièges à éviter à l'achat d'un bateau. Vous pouvez visiter son site Internet au **www.nicolasgibault.com**.

SCRIPTALEGAL.COM OFFRE DES SERVICES CLÉS EN MAIN AINSI QUE DES DOCUMENTS PERSONNALISÉS ET CONÇUS PAR DES NOTAIRES.

- Une offre d'achat personnalisée qui inclut nécessairement des déclarations du vendeur protégeant l'acheteur et garantissant la qualité du bateau vendu.
- La vérification de la chaîne des titres si disponible ou du titre d'acquisition du vendeur pour valider qu'il s'agit bien du ou des propriétaires du bateau.
- La vérification de l'identité du vendeur et de l'acheteur.
- L'obtention des documents exigés par Transports Canada et de la photo couleur du bateau.
- Des recherches effectuées auprès des registres publics pour vérifier si le bateau est grevé d'une hypothèque.
- La vérification auprès des autorités concernées pour s'assurer que le bateau vendu n'a pas été rapporté volé.
- L'obtention de la description détaillée du bateau vendu incluant le numéro de coque, l'année de fabrication et la marque et le modèle ainsi que la marque, le modèle et les numéros de série des moteurs et pieds de moteur.
- Le transfert du permis d'embarcation de plaisance au nom du nouvel acheteur ou, selon le cas, l'inscription du nouvel acheteur au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments dans le cas d'un certificat d'immatriculation.
- L'horodatage de l'acte d'achat signé devant un témoin notaire.
- La gestion par le notaire des sommes requises pour l'achat du bateau, lesquelles sont déposées au compte en fidéicommis du notaire.
- L'obtention d'un relevé de compte du créancier et le paiement des sommes dues via le compte en fidéicommis du notaire lorsqu'un lien existe sur le bateau vendu.
- La remise du solde au vendeur 24 heures suivant la signature de la vente, déduction faite de toutes dettes, de tous liens ou de toutes hypothèques inscrites sur le bateau vendu, et ce, pour s'assurer qu'aucun lien n'a été inscrit entre le moment de la première recherche et la date et l'heure de la vente.
- Le suivi et l'obtention de la radiation du droit de réserve ou de l'hypothèque maritime.
- La rédaction d'une convention de retenue de fonds s'il y a lieu.

Le tout s'effectue via le site web de **ScriptaLegal.com** dans un environnement sécuritaire à l'abri des tiers.

PAR GÉRALD VOGHEL

COURANT ALTERNATIF ET CONTINU À BORD DE VOTRE EMBARCATION

ÉLECTRICITÉ 101, PARTIE 2

Station de recharge pour bateaux. Crédit photo : Goncharovaia, Shutterstock.

Dans le magazine *Automne 2018*, nous avons traité de circulation du courant, de puissance, de courant alternatif et continu, de distribution AC et DC ainsi que de portraits d'une distribution classique et avec un transformateur d'isolation. Attaquons maintenant les effets sur l'humain de l'électricité et, plus spécifiquement, pour nous navigateurs et plaisanciers. Nous en apprendrons plus sur le principe de charge, c'est-à-dire le calcul des dépenses et ajouts énergétiques à bord.

Effet des courants électriques sur les humains exposés dans l'eau

Courant (en milliampères)	Réaction
1 et moins	Généralement non perceptible.
1	Un léger choc peut être ressenti sans douleur mais dérangeant.
5	En moyenne, la plupart des individus le supportent. Toutefois, plusieurs mouvements involontaires peuvent survenir pouvant causer des blessures.
6-30	Choc douloureux, perte de contrôle musculaire.
50 et plus	Douleur intense, arrêt respiratoire, sévères contractions musculaires, arrêt cardiaque et/ou mort imminente.

Afin de contrer ces risques importants d'électrocution et de mort prématurée, il importe de se connecter sécuritairement aux réseaux électriques. Une des meilleures solutions demeure l'utilisation d'un transformateur d'isolation qui, de plus, élimine la corrosion galvanique et les risques qui y sont associés tout en prolongeant la durée de vie utile des anodes et de toutes les pièces métalliques se trouvant sous la ligne de flottaison : hélice, pied de moteur, passe-coques, etc.

L'auteur de cet article recommande fortement l'usage d'un transformateur d'isolation si vous utilisez le courant domestique à quai et si vous voyagez fréquemment d'une marina à une autre. À noter que plusieurs marinas incorporent cette composante sur le quai dans leur circuit d'alimentation en énergie (CAE).

Transformateur d'isolation. Gracieuseté de Charles Industries, Ltd.

À défaut d'un transformateur, on peut retrouver une autre composante passive, en série, dans le circuit de mise à la terre. En effet, un isolateur galvanique ne protège que les surfaces métalliques sous l'eau et les anodes en limitant le dangereux courant de fuite galvanique. Il est composé de quatre diodes installées dans un boîtier isolé.

On devrait les retrouver sur toutes les embarcations n'ayant pas de transformateur et qui se branchent au quai principalement. Celles-ci sont exposées naturellement aux courants électrolytiques qui se forment entre les bateaux et les quais, et même parfois entre les embarcations elles-mêmes.

Attention! Un isolateur galvanique ne protège que vos équipements métalliques sous l'eau! Il n'isole aucunement votre circuit électrique de celui de la marina. Seul un transformateur d'isolation procure cette sécurité. Le risque pour les baigneurs nageant autour d'un bateau branché au quai demeure bien présent.

Isolateur galvanique. Gracieuseté de Sterling Power Products.

À défaut, certains constructeurs installent une plaque de transfert ou une plaque de mise à l'eau (Dynaplate[MC]) sur le fil (vert) de mise à la terre. Cette plaque multi-usage procure une mise à la terre efficace. Elle sert de sortie pour le circuit de paratonnerre et elle est fortement utile pour les transmetteurs à haute fréquence (SSB) puisqu'elle émule la portion mise à la terre.

Finalement, la distribution du courant alternatif (AC) à bord se fait à l'aide de fils spécifiquement conçus pour le milieu marin. Aucun fils qui n'est pas multibrin n'entre à bord.

Toutes les installations doivent respecter les normes ABYC pour la sécurité des gens. Pas de boîtes métalliques, aucun disjoncteur fabriqué pour le milieu terrestre. Tout cela étant spécifique au milieu marin. Un inspecteur maritime me disait dernièrement que des gens mettent leur vie en danger, tellement les installations électriques ne sont pas conformes.

Le principe de charge (démystifions-le!)

C'est simple et compliqué, pour charger vos batteries de bord, il suffit d'incorporer une source de tension (V) supérieure à celle en place à bord. Pour cet exemple, simulons : votre batterie de service indique 12,5 V. Il fait soleil actuellement et la lecture de votre indicateur sur le contrôleur de vos panneaux solaires indique une tension supérieure à celle-ci. Disons qu'elle est de 14,2 V pour l'instant. Votre batterie de service sera en charge puisque cette tension est supérieure à celle de 12,5 V. Nous savons qu'elle va se recharger, mais est-ce que ce sera suffisant? Comment le savoir? Puisque la plupart des contrôleurs de charge incorporent un ampèremètre, lequel permet d'indiquer combien de courant (débit du tuyau ou le fameux (I)) va être délivré à notre batterie. Résumons : il y a la tension (V) et le courant (I). Il peut y avoir de la tension et pas de courant, donc pas de recharge possible. Cela dépend alors de la capacité de votre (CAE) à fournir du courant en quantité suffisante afin de recharger vos accumulateurs.

Explication simple : notre fameux frigo, rappelons-nous, fonctionne sur le 12 V DC et consomme 5 A/h. Disons qu'il fonctionne 12 heures sur 24, ce qui est assez conventionnel. Cela signifie qu'il consomme cinq (5) ampères de courant à l'heure (5 A/h). Ces 5 A/h x 12 heures deviennent 60 A/h. Si votre batterie est de type 31 pouvant emmagasiner 120 A/h au total, cela signifie que votre frigo consommera la moitié de l'énergie de votre accumulateur en 24 heures.

Supposons ensuite que votre embarcation soit équipée d'un panneau solaire permettant une charge maximale de 350 watts. Sur le circuit d'alimentation en énergie (CAE) du navire, dans les faits, si votre batterie (ou banque de batteries) était à plat, la tension (V) serait plus de l'ordre de 13,0 V à 14,4 V. Prenons donc 13,8 V en référence puisque notre (CAE) est en mode recharge. En tenant compte de la fameuse loi d'Ohm, on obtient 25,36 ampères, soit 350 W ÷ I3,8 V. Puisque vos besoins évalués sont de 60 A/h et que votre (CAE) vous fournira 25 A/h en plein soleil, nous comprenons qu'il faudra donc un peu plus de 2 heures d'ensoleillement par jour afin de conserver vos aliments au frais dans le frigo.

Plus spécifiquement et à titre d'exemple, nous notons qu'au Québec, selon MétéoMédia, nous recevons en moyenne environ 7,75 heures d'ensoleillement chaque jour, soit environ 1200 heures d'ensoleillement par été, du début mai à la fin septembre (environ 150 jours).

On pourrait supposer qu'un panneau solaire pourrait fournir 1200 x 25 A/h pour un total de 30000 W ou 30,0 kWh.

Ramenons la consommation énergétique de notre frigo sur cette période de 150 jours.

Voici le calcul : 60 A/h x 150 = 9000 A/h ou 9 kWh.

CALCUL DE PUISSANCE

Ainsi, le surplus ou le déficit calculé nous permet de connaître le potentiel disponible aussi bien que le manque à couvrir par le rajout de sources d'énergie supplémentaires dans votre (CAE). Je vous invite à refaire cet exercice avec chaque appareil dépensant de l'énergie journalièrement sur votre propre embarcation.

Dans le prochain article, nous aborderons les problématiques que nous rencontrons en électricité et électronique à bord de nos embarcations. ■

Références

ABYC norme E-11
www.paneltronics.com/atimo_s/news/E11Excerpts.pdf

Isolateur galvanique
fr.wikipedia.org/wiki/Isolation_galvanique
www.osha.gov/Publications/3075.html

W.B. Kouwenhoven, *Human Safety and Electric Shock, Electrical Safety Practices*, Monograph, 112, Instrument Society of America, p. 93. November 1968.

Dynaplate
www.marinco.com/en/4006

Ondulateur
fr.wikipedia.org/wiki/Onduleur

MétéoMédia
www.meteomedia.com

NOUVELLES TECHNOLOGIES EN HYDROGRAPHIE

Voici le NGCC « Jean Bourdon » et le NGCC « Helen Irene Battle », les nouveaux navires pour la Garde côtière canadienne. Crédit photo : Garde côtière canadienne.

Il y a quelques années, je vous avais présenté de nouvelles technologies pour sonder les estrans et les cours d'eau peu profonds. Les vedettes hydrographiques traditionnelles ne se prêtaient et ne se prêtent toujours pas bien à cet exercice sans mettre l'intégrité de l'embarcation et la sécurité du personnel navigant à rude épreuve. Par contre, pour les cours d'eau assez profonds, le Service hydrographique du Canada et la Garde côtière canadienne évaluent périodiquement leurs équipements et le personnel requis pour les faire fonctionner. Ces études peuvent prendre parfois plusieurs années pour différentes raisons que je n'aborderai pas ici.

Les plaisanciers qui ont navigué entre Montréal et l'île d'Orléans cet été ont certainement remarqué que deux navires avec tangons, le NGCC *F.C.G. Smith* et le NGCC *Garde-côte 03*, avaient disparus du paysage marin. Ils ont été remplacés par deux nouvelles vedettes hydrographiques, soit le NGCC *Jean Bourdon* et le NGCC *Helen Irene Battle*. Ces nouvelles vedettes sont équipées chacune d'un sondeur multifaisceau (une source émettrice couvrant un secteur plus ou moins grand selon l'angle d'ouverture et la profondeur du lieu) comparativement à des sondeurs multi-transducteurs (plusieurs sources émettrices synchronisées couvrant un secteur plus ou moins constant).

Ces nouvelles vedettes hydrographiques sont plus rapides que les anciennes, requièrent moins de personnel pour leur fonctionnement et ne sont pas confinées seulement à un ou deux secteurs du fleuve. Elles pourront être déployées partout sur le fleuve si une urgence se présente. Jean Bourdon était le premier ingénieur et arpenteur de la Nouvelle-France qui a établi les premiers plans de la ville de Québec et des environs. Helen Irene Battle était une pionnière et la première femme à obtenir un doctorat en biologie marine; elle est devenue professeure de zoologie à l'Université Western en 1972. Comme vous pouvez le constater, les noms des nouvelles vedettes hydrographiques servent à perpétuer la mémoire de personnages canadiens marquants pour le monde marin.

Quant aux cartes marines, la représentation sur celles-ci n'a peut-être pas changé depuis plusieurs années; cela ne signifie pas pour autant qu'il n'y a pas de changement dans la précision des profondeurs et le positionnement des entités marines.

Les lois canadiennes obligent encore les navigateurs à avoir des cartes marines en format papier à bord bien que les versions électroniques soient de plus en plus précises et performantes. Il faut rester alerte avec la fréquence des mises à jour. Présentement, elles sont coordonnées, mais en sera-t-il toujours ainsi? Pour en savoir davantage, je vous invite à lire mon article « *Les cartes marines et leur mise à jour* » publié dans le Guide des marinas 2019.

N'hésitez pas à communiquer avec moi et à me suggérer d'autres sujets de chroniques. Je vous souhaite de passer un bel hiver! ■

Bernard Labrecque
Président
Association canadienne d'hydrographie
Section du Québec
bernard.labrecque@globetrotter.net

CONCOURS

avec La Capitale

Offrez-vous le véhicule de loisirs de vos rêves!

Participez dès maintenant!

lacapitale.com/10000

1 855 780-4801

La Capitale
Assurances générales

Détails et règlement disponibles au lacapitale.com/10000. Le concours se déroule du 1er novembre 2018 au 31 décembre 2019. Le prix à tirer est 10 000 $ pour l'achat d'un véhicule de loisirs. Aucun achat requis. Le gagnant devra répondre à une question d'habileté mathématique. Images à titre indicatif seulement.

PASSION PÊCHE

DE L'ORDRE DANS LE BATEAU

Les leurres en plastique souple peuvent être placés dans un grand sac en plastique sur lequel on a indiqué le contenu.

C'est l'ultime frustration!

Pendant que votre copain capture plusieurs dorés de suite à l'aide d'une queue ondulante rouge et jaune, vous tournez tout à l'envers dans votre coffre pour en trouver des semblables! Pourtant, vous étiez avec lui chez le marchand d'articles de pêche lorsqu'il a fait l'achat d'un sac de ces garnitures. Et surtout, vous êtes certain d'en avoir vous-même acheté deux ou trois sacs, au cas où! Eh bien, le au cas où, c'est maintenant, et ces sacs, vous ne les trouvez pas!

Lorsqu'on est un passionné, il est facile d'accumuler des leurres et d'autres pièces d'équipement afin d'être prêt à toute éventualité. Le seul hic, c'est de les retrouver rapidement lorsqu'on en a besoin. Pour y parvenir, il faut de l'ordre dans votre coffre et surtout de l'ordre dans le bateau. Sans devenir un fanatique, il est facile de constater qu'une certaine forme d'organisation du matériel placé à bord augmente le niveau de sécurité, de plaisir et de satisfaction. Pour la plupart des pêcheurs, ces trois éléments sont essentiels au succès d'une sortie de pêche.

Les systèmes de rangement

Tous les pêcheurs possèdent un *système de rangement* pour leur équipement de pêche. En fait, l'expression système de rangement veut dire simplement un *coffre à pêche*. Pour certains, c'est une petite boîte en plastique munie de deux ou trois plateaux, tandis que pour d'autres, c'est l'embarcation au complet qui est utilisée. Lorsqu'on est débutant, nos besoins sont plutôt simples et notre équipement restreint. On choisit alors un coffre à pêche traditionnel dans lequel on range tous les leurres qu'on possède, en plus de certains accessoires qui sont utiles. Pinces, ciseaux, dégorgeoir, fil supplémentaire, chaîne à poissons trouvent place dans le fond du coffre, prêts à être utilisés lorsque le besoin se fait sentir. Pour un nombre limité de leurres et d'accessoires, ce type de coffre convient bien. Il centralise l'équipement, le rendant facile à transporter et, surtout, facile à localiser. Mais la plupart du temps, la quantité de matériel de pêche dépasse rapidement la capacité d'un coffre de ce format et il faut passer à autre chose. C'est alors qu'il faut songer à un système modulaire qui pourra encore servir si vous faites un jour l'achat d'une embarcation.

Les boîtes contenant des objets plus lourds comme les plombs devraient être placées plus à l'arrière.

L'arrière de l'embarcation convient bien pour la batterie et l'hélice supplémentaire.

Les cannes peuvent être placées sans protection dans les coffres, mais il est préférable d'utiliser des gaines de type « Rod Glove » pour plus de protection.

Viser la polyvalence

La majorité des pêcheurs qui possèdent une embarcation et même ceux qui envisagent cette possibilité se tournent vers un type de rangement modulaire dont les éléments sont beaucoup plus commodes à gérer et à manipuler qu'un gros coffre rigide. En effet, il est souvent plus facile de transporter plusieurs sacs en toile de dimension intermédiaire qu'un immense coffre très lourd. En plus, selon l'espèce ciblée, vous pouvez décider d'emporter un, deux ou trois de ces sacs sans devoir vous encombrer de leurres et d'accessoires qui ne vous seront pas utiles. Même à l'intérieur de ces sacs en toile, vous pouvez décider du nombre et du style de contenants en plastique transparent que vous désirez apporter.

Ces boîtes de petit format, provenant de fabricants comme Plano, Flambeau et d'autres, peuvent prendre toutes sortes de formes pour convenir à diverses pièces d'équipement. Les plus appréciées sont sans contredit celles de la gamme 3700 de Plano et celles de la gamme 6000 de Flambeau. Ce sont les plus polyvalentes, car elles peuvent occuper tout l'espace en largeur (environ 35 cm) des sacs souples les plus populaires.

Si vous désirez une protection supplémentaire contre l'humidité et la pluie, vous pouvez placer un ou plusieurs de ces petits coffres dans un gros sac en plastique avec fermoir de type Ziploc.

Si vous procédez déjà de cette façon, c'est que vous avez suffisamment de matériel pour avoir besoin d'une forme d'étiquetage afin d'identifier rapidement ce qu'il y a dans un coffre ou dans l'autre. Les sacs en plastique peuvent alors vous aider, car il est facile d'en indiquer le contenu à l'aide d'un crayon-feutre.

Dans l'embarcation

Une fois que vous avez bien identifié le type de leurres que contiennent les coffres que vous possédez, il faut leur trouver une place dans le bateau avec les nombreux accessoires qui sont essentiels pour la navigation. La meilleure façon de gérer votre matériel, c'est d'utiliser un système **qui vous convient**. Cependant, lorsque c'est la première fois qu'on possède un bateau, il faut tenir compte de certaines grandes règles qui vous permettent d'en maximiser le rendement. En effet, il est préférable de ranger les articles légers et volumineux à l'avant. On garde l'arrière du bateau pour les articles lourds qu'on n'utilise pas souvent. Le centre convient très bien pour tout ce que l'on doit atteindre rapidement. En plus, selon la configuration de l'embarcation, et surtout si vous pêchez souvent seul, il est préférable de mettre les objets lourds à gauche, du côté opposé à la position de conduite.

En ayant ces grandes règles en tête, examinons plus en détail ce que l'on peut placer dans chaque section d'une embarcation. La partie avant est idéale pour les vestes de sécurité, pour les cordes et les bouées d'amarrage, pour l'ancre flottante et pour une hélice supplémentaire pour le moteur électrique. C'est aussi un bon endroit pour ranger *l'ensemble de secours*, comprenant une lampe de poche, une écope, un sifflet, etc., exigé par la Garde côtière. C'est aussi à l'avant que je place le grand sac en plastique contenant mon imperméable et quelques vêtements de rechange.

Les coffres de rangement au centre du bateau sont utilisés pour les leurres et les cannes. C'est dans cette section du bateau que, selon mon expérience, il est le plus pratique de placer les boîtes en plastique comme les Plano 3700 ou Flambeau 6000 contenant les accessoires de montage comme les hameçons, les plombs et les têtes de jigs. C'est aussi dans ces espaces de rangement centraux que les sacs de leurres en plastique souple sont placés. Pour qu'ils conservent leur forme et leur odeur, il est préférable de laisser ces leurres mous dans leur emballage original, quitte à les classer par genre dans un gros sac transparent (Ziploc) pour congélation. Pour rendre l'utilisation de ces leurres encore plus facile et rapide, vous pouvez placer, sous la console, un sac souple dans lequel vous mettez, avant la sortie de pêche, le type de leurres souples ou de garnitures que vous prévoyez utiliser. À côté de celui-ci, vous pouvez ajouter un autre contenant dans lequel vous pourrez placer les leurres brisés et ceux qui n'ont pas donné les résultats escomptés.

L'espace médian est aussi utilisé pour le rangement des cannes. Selon le type de bateau que vous possédez, il est souvent possible de les placer dans un coffre central ou un coffre latéral conçu à cet effet. De toute façon, avant de les ranger, il est toujours mieux de protéger le brin des cannes à l'aide d'une enveloppe tressée du type *Rod Glove*. En plus de protéger la canne, ces enveloppes empêchent les leurres de s'emmêler. Elles sont offertes en différentes couleurs que vous pouvez utiliser pour identifier rapidement vos cannes. Si le coffre à cannes de votre bateau n'offre pas assez d'espace, vous pouvez aussi vous procurer des courroies pour cannes qui se fixent sur la plateforme avant. Ces courroies retiennent vos cannes en place lors des déplacements sur l'eau et peuvent même servir lorsque vous remorquez votre embarcation pour vous rendre au lac.

Sans vouloir avoir l'air de celui qui vous dit de *faire le ménage*, un peu d'ordre dans l'embarcation peut mettre fin à l'ultime frustration : celle que l'on ressent lorsqu'on ne peut trouver le leurre dont on a besoin. Le plus important, c'est que votre système de rangement soit personnel, qu'il vous convienne et, surtout, qu'il vous permette de maximiser votre temps de pêche et, par conséquent, votre plaisir. ■

PAR JOANI HOTTE-JEAN

ENTREVUE AVEC ANDREW GROGONO, L'HOMME DERRIÈRE LES WEARANDTEARPADS

Dans le magazine *Printemps 2018* de *Québec Yachting*, nous vous avons présenté les plaques protectrices ultraminces autoadhésives en acier inoxydable WearAndTearPads. Voici une entrevue réalisée avec son inventeur, Andrew Grogono.

QY : Nous avons récemment eu vent que les WearAndTearPads servent à protéger les surfaces en gelcoat des frottements par des cordages. Comment avez-vous eu l'idée de créer ce produit?

AG : Je possédais un Beneteau First 375 et mon équipage endommageait de plus en plus le gelcoat sur le bord du cockpit lorsque nous utilisions l'enrouleur de génois.

À l'époque, je travaillais dans l'industrie aéronautique et je savais qu'il existait des plaques en acier inoxydable extrêmement minces. Mon idée était d'utiliser ce matériau très flexible, résistant à la corrosion, et de le coller aux zones de frottement sur les voiliers. Après des recherches sur le marché, j'ai trouvé une entreprise allemande qui proposait de couper cette très fine feuille à l'aide d'un couteau au laser. J'ai également recherché le meilleur adhésif disponible pour assurer une bonne liaison entre le gelcoat et l'acier inoxydable, puis « 3M » m'a proposé la meilleure solution.

QY : Comment avez-vous fait pour transformer votre idée en entreprise?

AG : J'ai fabriqué un prototype pour mon Bénéteau et l'ai testé pendant deux saisons. Il couvrait non seulement les dommages inesthétiques, mais offrait également une protection complète contre les dommages ultérieurs causés par le frottement. J'ai ensuite pris des photos et les ai envoyées à plusieurs magazines de nautisme en Europe. En peu de temps, j'ai reçu de nombreuses demandes d'information, ce qui m'a incité à introduire les WearAndTearPads sur le marché.

QY : Quelles sont les limites d'utilisation des WearAndTearPads?

AG : Ils ne conviennent pas pour une utilisation sur le bois et l'aluminium, car notre adhésif a été spécialement choisi pour coller sur du gelcoat et il n'est pas aussi efficace sur d'autres matériaux et surfaces.

QY : Quelles sont les principales caractéristiques de votre invention?

AG : Les WearAndTearPads sont faciles et rapides à installer. Contrairement aux listons, ils ne nécessitent pas de vis pour bien les fixer. Ils sont garantis contre l'usure, car les cordages glissent librement sur les surfaces polies. De plus, ils couvrent les dommages causés par l'usure.

Il est également vrai de dire que les prix des voiliers sont affectés par des dommages inesthétiques et que notre produit peut faire la différence entre une vente ou aucune vente, car ils dissimulent complètement les dommages causés par le cordage.

QY : Où les plaisanciers peuvent-ils trouver votre produit?

AG : Les WearAndTearPads sont disponibles chez de nombreux détaillants partout dans le monde. Ils sont également disponibles en ligne au **www.wearandtearpads.com**. Des ventes ont été réalisées dans la plupart des pays du monde et plus de 10 000 plaques ont maintenant été vendues!

Marques de frottement du cordage sur le gelcoat, sur le bord supérieur du cockpit.

L'original WearAndTearPad à l'essai.

LES ENTREPRISES
DUPUIS MARINE

JEAN-MARC DUPUIS
Propriétaire

DUPUISMARINE.COM
Cell (514) 898-4225
Fax (450) 969-4715
Email dupuisjm@hotmail.com

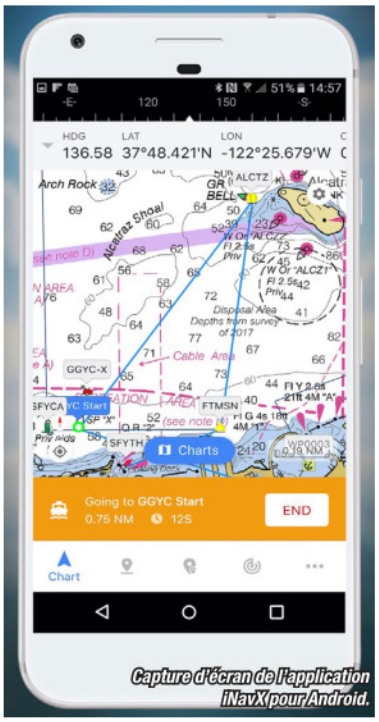
APPLICATIONS INAVX

L'application de navigation iNavX vous permet d'obtenir des données cartographiques sur votre téléphone cellulaire ou votre tablette. Elle possède une fonction pour tracer votre route afin que vous puissiez planifier votre itinéraire et peut être utilisée comme traceur de cartes principal, boîte à outils et système de redondance. Supportant les cartes de Navionics, NV Charts, Blue Latitude, Delius Klasing, Explorer Chartbooks, Fugawi, Solteknik et les informations supplémentaires du Waterway Guide, vous pourrez connaître votre position actuelle en temps réel à l'aide du GPS intégré à votre appareil mobile. De plus, grâce aux cartes NOAA, il est possible d'utiliser l'application sans connexion internet.

Le service optionnel Theyr Weather permet la superposition d'informations météorologiques GRIB indispensables à tout plaisancier. Grâce à la prise en charge des données NMEA sur TCP / IP, l'application iNavX AIS Live peut vous servir de récepteur et transmetteur AIS. Elle combine aussi les fonctions de divers instruments afin que vous puissiez connaître la profondeur de l'eau, votre vitesse de navigation, la puissance du vent ainsi que vos données de motorisation et de voltage de votre batterie.

- Disponible sur Google Play et l'App Store.
- Version gratuite disponible avec les cartes de base et le service de localisation.
- Prix du iNavX Pro : 59,99 $ US par année. Il permet d'effectuer des points de route, de tracer des routes et de suivre votre position.
- Prix du iNavX AIS Live : 99,99 $ US par année. Des données AIS seront superposées sur votre carte marine sans que vous ayez besoin de transpondeur.

Site internet : http://inavx.com/ ■

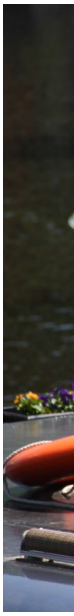


Capture d'écran de l'application iNavX pour Android.

PAR PARCS CANADA - BÉATRICE LAUNAY, AGENTE, PARTENARIATS, ENGAGEMENT ET COMMUNICATIONS

FAIRE ESCALE DANS LES CANAUX HISTORIQUES AU QUÉBEC!

Canal de Saint-Ours.



Votre bateau hiverne et vous attendez sagement les préparatifs du printemps et surtout les promesses d'évasion? Eh bien nous aussi! Et l'hiver est la période parfaite pour anticiper votre prochaine navigation. Si, au mois de janvier, certains plaisanciers prennent leur cap sous d'autres latitudes où s'entremêlent plages de sable blanc et eaux turquoise du Sud, d'autres préparent la logistique de leur voyage dans les canaux historiques de Parcs Canada, un parcours avec de multiples destinations et des escales ici et là au cœur de l'histoire.

Au-delà de leurs charmes historiques et des possibilités de découvertes en plein air, les cinq canaux historiques de Parcs Canada au Québec donnent accès à plusieurs destinations culturelles, gourmandes et festives très populaires. Amarrez-vous aux quais de Parcs Canada, profitez de l'accueil exceptionnel du personnel éclusier et ne voyez plus les canaux comme un lieu de passage, mais bien comme un voyage d'exploration et de découvertes! Ceux qui y ont goûté y reviennent…

Le Canal-de-Carillon

Si vous voulez être surpris, voire impressionné, passez donc l'écluse à porte-guillotine du Canal-de-Carillon, une écluse digne d'un film de fiction… Une immensité unique au Canada qui fera franchir à votre embarcation 20 mètres de dénivelé en 40 minutes. Une expérience à vivre et à partager.

Inauguré en 1833 sur la rivière des Outaouais, le canal de Carillon répondait à des impératifs militaires, mais il faisait aussi le bonheur des commerçants, comme en témoigne le lieu historique national de la Caserne-de-Carillon que vous pouvez visiter à quelques pas de l'écluse. Cette ancienne caserne abrite aujourd'hui le musée régional d'Argenteuil.

Le Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue

Il faut parcourir une vingtaine de milles nautiques (environ 45 km) pour naviguer entre le Canal-de-Carillon et le Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue. Le lieu historique national du Canal de-Sainte-Anne-de-Bellevue est situé à l'ouest de l'île de Montréal et relie le lac Saint-Louis au lac des Deux-Montagnes, à l'embouchure de la rivière des Outaouais.

Conçu en 1843 à des fins commerciales, le canal a contribué à l'essor de la vallée de l'Outaouais et, plus à l'ouest, de l'Ontario. Jusqu'aux premières décennies du XX^{e} siècle, les navigateurs utilisaient principalement ce canal pour le transport de produits forestiers, puis pour le transport du sable, du gravier, du pétrole et du charbon.

Canal de Carillon.

Amarrage de nuit au Canal de Sainte-Anne-de-Bellevue.

Canal-de-Lachine - Atwater.

Fort Chambly.

Actuellement, le Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue est une destination prisée au Québec! Son écluse est la plus achalandée du Canada. Près de 7000 embarcations y transitent par année et nombreux sont ceux qui y passent la nuit. Profitez de cette escale pour vous balader sur la charmante promenade au bord de l'eau, découvrir les bons restaurants ou encore les crémeries, le tout dans une ambiance agréable et quasi balnéaire!

Le Canal-de-Lachine

Trait d'union entre la ville et la nature, le canal de Lachine est un parcours urbain de 14 km dessiné entre le Vieux-Port de Montréal et le lac Saint-Louis. Cette voie navigable est ponctuée de cinq écluses, d'un parc urbain verdoyant et de berges bordées de vestiges industriels.

Naviguer dans ce canal, c'est faire un voyage dans le temps. Imaginez les anciens chantiers navals, les usines et le décor en vogue entre l'industriel, le moderne et ses divers aménagements!

Ce lieu s'est chargé, au cours de toutes ces années, d'un dynamisme palpable, sur l'eau comme sur les berges. Pour ceux qui souhaiteraient remonter encore plus loin dans l'histoire, il suffit de pousser la porte du Lieu historique national du Commerce-de-la-fourrure-à-Lachine! Ce vieil entrepôt de pierre, construit en 1803, vous fera revivre une page d'histoire des voyageurs, des bourgeois et des autochtones qui ont façonné le Canada.

Amarrez-vous au moins une nuit pour vous offrir du luxe à petits prix avec des panoramas exceptionnels. Les services et les produits sont nombreux et accessibles. Il y en a pour tous les goûts et tous les types de plaisanciers. Que vous souhaitiez mettre pied à terre au marché Atwater (quai d'amarrage Atwater), pique-niquer au bord du canal, flâner chez les antiquaires, découvrir un de ses nombreux endroits branchés et festifs ou, tout simplement, vous balader dans le Vieux-Port (quais d'amarrage dans le bief des écluses N^{os} 1 et 2), les choix sont multiples.

Le Canal-de-Saint-Ours

Surnommé la dixième écluse, le canal de Saint-Ours a été inauguré en 1849 dans le but d'aider les bateaux à franchir le dernier obstacle sur la voie navigable entre New York et Montréal. Il a ainsi été indispensable au commerce international, régional et local pendant plus d'un siècle. À cette époque, la rivière Richelieu voit défiler des centaines de barges pleines de bois en provenance des vallées de l'Outaouais et du Saint-Maurice. En retour, des bateaux remplis notamment de charbon de la Pennsylvanie prennent la direction de Saint-Jean-sur-Richelieu, Sorel, Montréal et Québec. Aujourd'hui, on peut y observer quelques témoins du passé tels que l'ancienne écluse, dont l'entrée nord-est est encore apparente, ou la maison du Surintendant qui nous rappelle la grande époque de la navigation commerciale sur le Richelieu.

Si jamais vous choisissez de profiter du paysage bucolique de Saint-Ours, sachez que sur l'Île Darvard se cache un trésor méconnu : la passe migratoire Vianney-Legendre. Une échelle à poissons multiespèces! Plus d'une soixantaine d'espèces y sont répertoriées : ménés, anguilles, chevaliers cuivrés et esturgeons de 2 mètres de long, pour ne nommer que ceux-là.

Cette échelle migratoire permet ainsi à ces espèces de poisson, dont des espèces menacées, de franchir le barrage de Saint-Ours pour aller frayer dans leurs aires de reproduction habituelles. Durant une courte période de trois à quatre semaines, entre le mois de mai et le mois de juin, il est possible d'observer les poissons qui remontent le Richelieu grâce à une petite fenêtre aménagée dans la passe migratoire.

Le Canal-de-Chambly

Le canal de Chambly a deux visages. Il regorge d'endroits bucoliques et il traverse aussi deux pôles patrimoniaux : le Vieux-Chambly et le Vieux-Saint-Jean. L'histoire fait assurément partie du voyage dans ce canal et elle nous saute aux yeux avec le fort Chambly. Cette imposante fortification, qui a joué un rôle stratégique militaire important dans la région, se visite et vous fait découvrir les différents aspects de la vie des soldats français à l'époque de la Nouvelle-France.

Faire escale vous donnera certainement envie de prolonger votre séjour. De jour comme de nuit, l'amarrage se fait en amont et en aval des écluses N^{os} 1-2-3, à Chambly. Sur place, de multiples activités et plusieurs restaurants et bistros vous offrent une cuisine du terroir. À l'autre extrémité du canal, on peut faire escale pour la nuit de part et d'autre de l'écluse N^{o} 9, à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Si vous souhaitez en connaître davantage sur les quais d'amarrage (services, tarifs, types de circuits, etc.) dans les cinq canaux historiques, rencontrez les éclusiers de Parcs Canada dans le cadre des événements nautiques tels que le Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal et profitez aussi, en avant-première, de nos promotions. Nous vous invitons à visiter notre site web (**parcscanada.gc.ca/canaux**) et à réserver votre forfait d'éclusage et d'amarrage en ligne. Aussi, commencez votre voyage en nous suivant sur nos pages Facebook **@LHNauQC** et **@CanaldeLachine**. ■

PAR JOANI HOTTE-JEAN PHOTOS : PAR MARIO MERCILLE

ANTILLES : NAVIGATION ET LOCATION D'UN VOILIER

Tobago Cays, Grenadines.

***Québec Yachting* a assisté à une conférence sur la navigation dans les Antilles, donnée par Mario Mercille, un habitué de cet archipel puisqu'il y retourne année après année depuis 30 ans. Ce dernier est professeur à l'École de navigation de la Société de sauvetage et à l'Institut maritime du Québec depuis 26 ans.**

De décembre à mai, pour les plaisanciers, les Antilles sont un véritable paradis réparti sur un arc de cercle d'environ 500 milles nautiques pour naviguer depuis les îles Vierges au nord jusqu'aux Grenadines au sud. Le soleil, la beauté des plages de sable blanc, les eaux turquoise et la diversité aquatique en font un lieu à visiter au moins une fois dans sa vie! Vous pourrez vous évader de votre routine et vous détendre.

Certes, en 2017, l'ouragan *Irma* a été dévastateur pour le nord des Antilles, dont Saint-Martin, Saint-Barthélemy et les îles Vierges, mais les activités nautiques ont maintenant repris et les environs vous séduiront par leur charme. C'est le paradis de la navigation à voile!

Vous aimeriez naviguer dans les Antilles l'hiver ou au printemps prochain? Sachez qu'il est préférable de réserver votre voilier avant Noël. Beaucoup de locateurs vous offrent des voiliers ou catamarans, dont notamment :

- Antilles Sail
- Conch Charters
- Navtours
- Star Voyage
- Sunsail
- The Moorings
- Vacances sous Voiles aux îles Vierges britanniques
- Horizon Yacht Charters
- Filovent
- Dream Yacht Charters

Avant de partir, vous devez vous préparer en repérant les endroits que vous voudrez visiter, les douanes, les épiceries et plus encore, car si vous n'avez qu'une semaine de vacances, elle passera très vite et vous n'aurez pas de temps à perdre. **Voici quelques ouvrages de référence à consulter :**

• En français : *Guide des Antilles*, de Jacques Patuelli. Information au **www.antilles-guide.com**.

Île Fourchue au sud de Saint-Martin.

Le lagon Prickly Pear à Anguilla.

- En anglais : *The Cruising Guide to the Virgin Islands*, de Nancy et Simon Scott.
- En anglais : *The Cruising Guide to the Leeward Islands*, de Chris Doyle.
- En anglais : *The Cruising Guide to the Windward Islands*, de Chris Doyle.
- *Guide des poissons coralliens des Antilles*, de Christine et Lionel Parle.
- Divers ouvrages d'opinions de plaisanciers sont disponibles au **www.sailpilot.com**.

La navigation dans les Antilles est relativement simple et peut se faire à vue, mais il faut demeurer prudent puisque les difficultés par endroits sont variables. Il n'y a pas de restrictions de distance pour les bateaux à moteur (qui sont rares), mais sachez qu'il peut y avoir beaucoup de vagues (elles varient de 1 à 12 pieds). La distance entre les îles, à voile, est d'environ une à quatre heures. Vous y trouverez de nombreux endroits pour mouiller et des abris naturels.

À savoir

- En ces lieux, le Red Right Returning (RRR), le système latéral et le cardinal sont utilisés.
- Les cartes et les sondes peuvent être en pieds, en mètres et en brasses.
- Les directions sont souvent marquées en degrés magnétiques qui intègrent la déclinaison.
- Les marées sont négligeables.
- Les courants varient : ils peuvent être négligeables à présents.
- Les vents sont réguliers et chauds. Ils sont dominants de l'Est, avec composantes Est-Nord-Est et Est-Sud-Est.
- Méfiez-vous des îles montagneuses! Elles peuvent produire des vents catabatiques.
- Soyez à l'affût de la météo via la VHF, CROSSAG, Sail Pilot ou au **www.windguru.cz**, changements climatiques obligent.
- Attention aux coraux et aux rochers à l'approche des îles puisqu'ils ne sont pas toujours balisés!
- Le passage entre les îles peut varier de facile à difficile.
- Un exemple d'endroit facile : les îles Vierges.
- Un exemple d'endroit difficile : en direction sud à l'approche de Saint-Vincent.
- Il est préférable de naviguer sous le vent des îles du côté de la mer des Caraïbes où il y a de nombreux endroits protégés et peu de vagues. Ne naviguez pas du côté de l'océan Atlantique.
- Prenez vos ris avant de partir (réduisez la voile) entre deux îles.
- Il est possible de naviguer de nuit. Mais attention aux filets des pêcheurs à l'approche des îles!
- Ouvrez votre radio VHF au canal 16.
- Ne vous fiez pas à votre cellulaire pour vous dépanner puisqu'il est possible que vous n'ayez pas de signal à certains endroits.
- Votre annexe ne sera pas couverte par votre assureur (certains vols ont été rapportés à certains endroits). Il est préférable de la cadenasser. L'annexe devrait être attachée sur le pont lors d'une traversée.
- Depuis quelques années, les algues sargasses peuvent se déplacer par bancs. Elles sont très visibles à la surface de l'eau. De nombreux poissons nagent sous les bancs. Est-ce qu'il y en aura davantage dans les années à venir? C'est difficile de le prévoir, mais cela n'a jamais empêché Mario Mercille de naviguer et il n'a jamais senti d'odeurs nauséabondes dans les Antilles.
- En matière de santé, aucun vaccin n'est obligatoire. Pour éviter d'être malade, achetez de l'eau embouteillée. Ne mangez pas les petits poissons avec des dents noires qui nagent près des coraux. Ils sont atteints de la ciguatera et pourraient vous rendre très malade. Nettoyez bien les fruits et les légumes à l'eau salée puis à l'eau douce.
- Les boat-boys accrédités peuvent être très utiles pour vous guider, vous apporter de la nourriture et vous transporter aux douanes. Ils peuvent aussi garder un œil sur votre bateau lorsque vous le quittez pour une excursion. Il est aussi préférable de ne rien laisser de valeur à l'extérieur avant d'aller dormir.
- L'approvisionnement est relativement facile puisqu'il y a des épiceries, des marchés et des pêcheurs locaux qui vendent des produits frais.

Douanes

Les îles des Antilles appartiennent à plusieurs pays, dont la France, l'Angleterre, la Hollande ou des pays indépendants. Chaque fois que vous changerez de pays, vous devrez effectuer des procédures d'endouanement et de dédouanement. Dans plusieurs pays, on peut visiter beaucoup d'îles sans passer aux douanes. Comment cela fonctionne? Le capitaine devra présenter aux douaniers les passeports des passagers, le *Blue Book/sheet* et les documents du bateau. Des frais peuvent s'appliquer. Vous devrez hisser un drapeau jaune lorsque vous serez en procédure d'endouanement et placer le drapeau du pays qui vous reçoit.

Les endroits à visiter

Voici les coups de cœur de Mario Mercille!

Les îles Vierges : The Baths et The Indians sont de magnifiques endroits pour l'apnée. L'eau est cristalline et vous pourrez y observer des poissons multicolores et des coraux de toute beauté.

Les îles Sous-le-Vent : À Anguilla, le Lagon de Prickly Pear est tout simplement envoûtant, vous ne voudrez pas en partir!

Au sud de Saint-Martin : Sur l'île Fourchue, vous penserez être sur la Lune puisqu'il n'y a aucune végétation. C'est désertique, très rocheux... et dépaysant!

La Dominique : Cette île luxuriante est la plus belle des Caraïbes.

Les îles du Vent : Martinique : Les quatre baies, de l'Anse Noire à la Petite Anse d'Arlet, au sud de Fort-de-France sont un véritable bijou!

Sainte-Lucie : Marigot Bay et Les Pitons possèdent des paysages de cartes postales.

Grenadines : Tobago Cays : quatre îles désertes paradisiaques.

La location avec capitaine, sans capitaine ou en flottille

Quel prix? Prévoyez débourser environ 1000 $ par personne par semaine.

La location avec capitaine peut se faire via une compagnie de charter, une école ou un courtier-école. Vous pouvez choisir votre capitaine en vérifiant ses compétences et assurez-vous de bien vous entendre. Ce dernier va vous proposer des activités et l'horaire pourrait changer selon la météo.

La location sans capitaine s'effectue via plusieurs compagnies de location, dont celles mentionnées précédemment. Avant d'effectuer une demande de location, préparez votre CV marin puisque vous devrez démontrer que vous êtes compétent. Lisez bien les contrats : vous pouvez négocier certaines clauses comme l'interdiction de naviguer de nuit ou l'interdiction de certains périmètres. Demandez à recevoir votre dépôt de sécurité au moment où vous remettez le bateau et non 15 à 30 jours plus tard. Si vous n'avez pas de contrat d'assurance avec un courtier, visitez le **www.skipper.fr**.

La location en flottille est une alternative entre la location avec capitaine et sans capitaine. Le capitaine de la flottille sera utile dans les endroits restreints ou difficiles à naviguer puisqu'il possède une excellente connaissance des lieux.

Dans tous les cas, privilégiez une flotte avec plusieurs voiliers. Mentionnez s'il y a lieu tout défaut du bateau loué dans les 24 premières heures. Et laissez le locateur effectuer le départ et l'arrivée puisqu'il y a souvent peu de places lors du retour à quai.

Bonne préparation de croisière dans les Antilles! ■

Mario Mercille. Crédit photo : Joani Hotte-Jean.

Merci à l'École de navigation de plaisance de la Société de sauvetage de m'avoir permis d'assister gracieusement, le 21 octobre dernier, à la conférence *Antilles : Navigation et location d'un voilier*. Mario Mercille y donne cette conférence deux fois par année, d'octobre à décembre, chaque automne. Sa conférence dure toute la journée, un samedi ou un dimanche, et il y dévoile tout ce que vous devriez savoir avant de partir et une foule de petits secrets. Il y donne aussi d'autres cours, soit *Navigation de plaisance*, *Navigation côtière (intermédiaire)* et *Navigation au lac Champlain*. Je vous invite à consulter l'horaire complet des cours et des conférences de l'École sur son site internet : **www.coursdenavigation.com**.

Qui est Mario Mercille?

En 1993, il s'est joint à l'équipe des professeurs de l'Institut maritime du Québec. Plaisancier depuis plus de 40 ans, il a navigué partout au Québec, sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent, sur la côte est américaine et la côte Pacifique, sur le golfe du Mexique, la mer de Cortez et, bien entendu, à peu près partout aux Antilles. Il a été accrédité comme instructeur en voile-croisière par la Fédération de voile du Québec pendant plus de 20 ans. Il est aujourd'hui retraité et est également instructeur en kayak de mer (FQCK) et est accrédité comme plongeur sous-marin par PADI et ACUC International. Mario Mercille est aussi Témoin Expert lors d'incidents nautiques en navigation de plaisance et travaille avec des avocats et compagnies d'assurances dans la résolution des litiges.

DIFFÉRENTS MODÈLES POUR PARTAGER LES FRAIS D'UN VOILIER

Voici l'équipage qui a participé à la Coupe Femina 2018 sur le voilier « GravlaX », Parc Nautique Lévy.

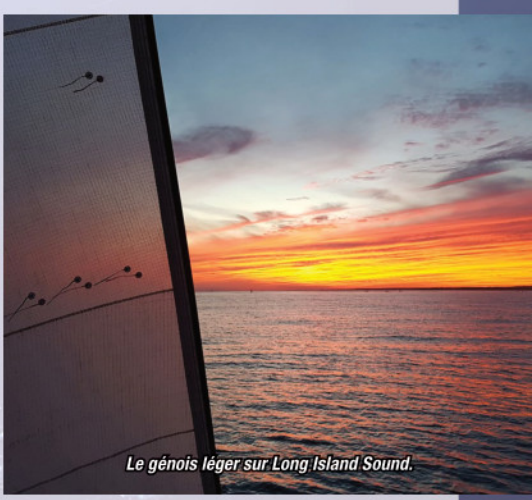
Le 7 novembre dernier, Gaël Simon présentait un atelier interactif sur le partage des frais d'un voilier à la CONAM (www.conam.qc.ca). Le tout s'est déroulé dans une ambiance conviviale et feutrée en raison d'une panne d'électricité. Ces dix dernières années, il a voyagé sur deux bateaux dans plusieurs pays en partageant les frais et les travaux à effectuer avec une centaine d'équipiers.

Il a proposé plusieurs manières de partager les frais d'un voilier :

1. Mettre votre voilier en courtage à l'étranger, comme dans les Caraïbes ou en Europe, afin qu'une compagnie de charter s'occupe de le louer dans l'une de ses bases. L'entreprise *Voile sans Frontière* (**www.vsfyacht.com**) accepte de louer votre voilier usagé et redonne une majorité des revenus aux propriétaires. Elle fournit aussi un support inestimable aux néophytes pour l'achat d'un voilier usagé à l'étranger et pour les convoyages. *Navtours* (**www.navtours.com**) ainsi que *Vacances Sous Voiles* (**http://vacancessousvoiles.ca**) vous permettent d'acheter le voilier neuf de vos rêves et de le joindre à leur flotte de location en vous versant des revenus qui sont parfois garantis, parfois proportionnels aux activités du bateau. Dans tous les cas, vous pourrez réserver un certain nombre de semaines d'utilisation personnelle et ces compagnies prendront en charge son entretien. Il est important de déterminer qui sera responsable de l'entretien et des réparations dès le début de l'entente et de mettre cela par écrit, tout comme les conditions de partage des revenus et du temps d'utilisation du bateau.

2. L'école de voile est la seule manière de faire des revenus de manière légale au Canada avec un voilier. Pour ce faire, vous devrez acheter pour 250 $ à 300 $ d'équipement afin d'être conforme à la loi en vigueur (référence : **https://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-menu-515-tp15136-4401.html**) et posséder une assurance commerciale qui coûte quelques milliers de dollars par année (elle variera selon la valeur de votre bateau et des endroits où vous naviguerez). Vous ferez partie d'une communauté qui vous permettra d'apprendre avec des instructeurs qualifiés et des personnes passionnées. Au sein d'une école de voile, vous pouvez générer des

Les îles Mingan.



Le génois léger sur Long Island Sound.

revenus en mettant le bateau au sein de la flotte et aussi (si vous avez les qualifications et les certifications requises par l'école) en travaillant comme instructeur à bord de votre propre bateau ou d'autres bateaux de l'école. L'école *Voile Mercator* (**www.voilemercator.com**) fonctionne sous forme de coopérative (les instructeurs et les propriétaires de bateau en sont membres), mais d'autres écoles ont d'autres modes de gestion. Il est important de bien s'informer sur les modalités de partage des frais, du travail d'entretien et des revenus avant d'ajouter son bateau à la flotte d'une école de voile.

Gaël Simon est copropriétaire avec Catherine Parker, elle aussi membre fondatrice de la Coopérative Voile Mercator, du voilier *GravlaX* (**www.facebook.com/SVGravlaX**) qui fait partie de la flotte de cette école de voile. Ils sont une vingtaine d'équipiers à partager les frais d'entretien et de réparation du bateau et le temps de navigation en dehors des activités au sein de l'école. L'équipe planifie longtemps d'avance les courses, croisières et convoyages de l'année au Québec et à l'étranger (États-Unis, Mexique, Panama, Jamaïque, etc.). Un budget annuel est établi pendant l'hiver par les officiers de l'équipe comprenant les achats et réparations qui sont de mise et toutes les dépenses ordonnées par priorité. Les contributions financières de tous les équipiers sont ensuite combinées au « budget *GravlaX* » des propriétaires et aux revenus que le bateau génère au sein de l'école *Voile Mercator* pour payer toutes ces dépenses et les autres frais d'opération qui rendent possibles les projets du bateau. Chaque équipier participe aussi selon ses intérêts et ses compétences aux travaux d'entretien et de réparation du bateau. L'apprentissage qu'ils font ensemble pendant que le bateau est en chantier s'ajoute à toute l'information qui est transmise en mer dans un contexte multilatéral où chacun est invité à partager le savoir de son domaine d'expertise. Comment gérer le tout? Avec un chiffrier partagé qui combine les entrées et les sorties d'argent, un calendrier des activités et une liste des tâches à effectuer et des événements à venir. Cette année, l'équipe considère passer à la plateforme *Trello* pour rendre plus conviviale la communication entre les équipiers.

* Sachez qu'un voilier appartenant à une école de voile s'usera prématurément en raison des manœuvres effectuées par les débutants qui peuvent pratiquer plusieurs fois par jour des empannages, des virements de bord et des manœuvres d'homme à la mer simulées. Il en est de même pour tous les systèmes d'un bateau mis en courtage. La seule façon de limiter un peu cette usure prématurée est d'être à bord, soit comme instructeur, soit comme capitaine, dans le cadre de charters ou d'avoir quelqu'un de confiance pour le faire à votre place.

3. Plusieurs équipages de courses obtiennent des revenus de commanditaires qui s'ajoutent aux contributions qui sont faites par les équipiers et le ou les propriétaires du bateau.

• L'Équipe de Voile ATLAS (**www.equipeatlas.com**) a vu le jour grâce à la passion du nautisme de Georges Leblanc, de Gilles Barbot et de Maxime Grimard. Jusqu'à maintenant, ils ont initié des centaines de personnes à la navigation au large et participé à des courses internationales à bord de Volvo Ocean Race 60. Comment cela fonctionne-t-il? Les équipiers versent 40 $ de contribution par année, puis ceux qui veulent participer à des régates doivent débourser leur part des frais reliés aux navigations auxquelles ils participent. Ceux-ci varient selon les compétitions et convoyages.

« GravlaX » au mouillage à Nantucket.

• Le modèle de fonctionnement de l'Équipe de voile Adrénaline (**www.adrenalineyachting.com**) est complètement différent. Une dizaine d'équipiers fournissent de 500 $ à 1000 $ par année pour régater sur le Farr 40 *Hydromec* aux côtés de l'excellent skipper Dave Savard. Ils doivent participer à l'entretien du voilier et plusieurs commanditaires permettent de défrayer certaines dépenses opérationnelles. Les commanditaires voient la visibilité qu'ils obtiennent en apposant leur logo sur le bateau, sur les uniformes d'équipage et sur les médias sociaux de l'équipe maximisée par les résultats hors du commun de cette équipe qui a beaucoup de succès dans les régates auxquelles elle participe au Canada et aux États-Unis.

4. Le site internet de Patreon (**www.patreon.com**) est un nouvel outil qui peut vous aider à voyager à peu de frais. En créant du contenu exclusif comme des vidéos et des podcasts, vos « patreons » vous encouragent en versant le montant de leur choix par création, selon vos propres termes, ce qui vous permet d'obtenir des revenus récurrents. C'est une façon d'obtenir plus rapidement des revenus qu'en attendant de devenir une étoile de YouTube, comme certains voiliers qui publient régulièrement des vidéos très populaires comme *Vagabonde* et *Delos*. Un bon exemple québécois de « patreon » est *Le Voilier Orange* : **www.patreon.com/levoilierorange**.

5. Il existe aussi une gamme grandissante de sites web comme *SamBoat* ou *Click and Boat* spécialisés dans la location de bateaux dans un cadre d'économie de partage. Afficher votre bateau sur ces sites ainsi que sur Kijiji ou sur Airbnb est à vos propres risques puisque la législation à ce sujet est en évolution et que ce genre d'économie de partage est interdite dans plusieurs marinas et fait partie des exclusions de certaines polices d'assurance. Il est donc important de valider le tout avec sa marina et avec ses assurances avant de mettre une annonce en ligne visant à louer son bateau.

Sachez que vous ne deviendrez pas riche en partageant les frais de votre voilier au Canada. L'argent que vous récolterez servira à payer une partie de son entretien et à effectuer les réparations nécessaires, mais il est très peu probable que vous fassiez des profits. Si vous deviez générer plus de revenus que de dépenses avec votre bateau, il serait tentant d'investir dans des nouvelles voiles ou d'autres composantes du bateau, faute de quoi vous devriez consulter un comptable pour savoir comment inclure cela dans votre déclaration de revenus. ■

Qui est Gaël Simon?

Il a grandi dans une famille où la voile prenait une place importante. Il a navigué et travaillé sur le fleuve Saint-Laurent. Aimant la régate, il a contribué à la fondation, en 2006, du Championnat régional de yachting de Québec (CRYQ). Il a beaucoup de milles nautiques dans son sillage puisqu'il a navigué au Canada, aux États-Unis, dans les Antilles, au Mexique, au Panama, en Turquie, en Grèce, en Italie, en Espagne, en Nouvelle-Zélande et en France. Il convoie des voiliers à l'international depuis plus de dix ans et participe à des régates de tous les niveaux au gré des opportunités. Il est instructeur de croisière intermédiaire accrédité par Voile Québec / Voile Canada, formateur privé et instructeur jeunesse chez *Voile Mercator* ainsi que représentant aux ventes chez Structurmarine, une entreprise montréalaise spécialisée dans la construction de marinas. Gaël est aussi celui qui offre la formation de sécurité et de survie au large (SSAL) au Québec.

Gaël Simon

Questions à Transports Canada

QY : Au Canada, est-ce que louer son voilier à des plaisanciers est illégal?

TC : Conformément à la **Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada**, il n'y a pas d'interdiction quant à la location d'une embarcation de plaisance tant que les exigences de sécurité et de protection de l'environnement sont respectées. Pour de plus amples informations au sujet de ces exigences, veuillez consulter le **Guide de sécurité nautique**.

QY : Est-ce que le plaisancier qui voudrait louer son voilier devrait se conformer aux normes de Transports Canada au même titre qu'un traversier ou un bateau de croisière?

TC : Si l'embarcation est louée sans équipage, que le locataire en exerce le contrôle complet et qu'il l'utilise uniquement dans un but de plaisance, les exigences applicables aux embarcations de plaisance demeurent applicables.

QY : Aux États-Unis, pourquoi est-il illégal de louer un bateau avec un capitaine canadien?

Réponse de Nicolas Authier : Le concept de « Charter » englobe plusieurs définitions légales selon la juridiction où l'on se trouve. Plusieurs propriétaires de bateaux canadiens sont tentés par cette formule pour alléger le coût de possession de leurs embarcations. Il est important de vérifier la légalité d'une telle pratique AVANT de se lancer dans ce type d'activité ou de se fier sur cette source de revenus. Dans le cas des États-Unis, cette pratique est légale pour une embarcation canadienne seulement dans le cas où le propriétaire ne se trouve pas à bord lors de la période de location. Ce que l'on appelle au Québec une « location sans capitaine ». Dès que le propriétaire (ou son représentant désigné) se trouve à bord et qu'il y a échange d'argent ou de service (ou toute autre considération exigée comme condition de la présence à bord), on se trouve dans une situation de « transport de passager » au sens de la loi américaine. Cette pratique est, pour une embarcation canadienne et son propriétaire, illégale aux États-Unis. Ce que les *Coast Guards* définissent comme « considération » inclut une participation volontaire aux frais de voyage. Cela inclut donc aussi la co-navigation. Dans la pratique, il est possible qu'un officier des *Coast Guards* fasse preuve de clémence dans une situation particulière, mais il est recommandable de vérifier son statut légal de location-charter avant d'inviter des gens à bord contre toute forme de compensation. Il est possible de soumettre vos questions à l'avance pour connaître votre statut légal exact au commandant des *Coast Guards* du secteur de Miami à l'adresse suivante :

Prevention Department
100 MacArthur Causeway
Miami Beach
FL 33139
Tél. (305) 535-8736

Pour obtenir plus d'information, consultez le document sur les *Charter Operations* au **https://bit.ly/2GzRqGQ.**

Qui est Nicolas Authier?

Après une carrière militaire de onze ans comme pilote d'avion de transport militaire, Nicolas Authier a acheté *Paradigme 2.0*, un Bavaria 40, en 2013. Depuis cinq ans, il a cumulé plus de 30 000 milles nautiques, dont une traversée de l'Atlantique, de Gibraltar à New York, et un convoyage de Fort Lauderdale à Los Angeles via le canal de Panama et les îles Galapagos. Passionné de navigation hauturière et de sécurité à bord, il est constamment à la recherche de nouvelles façons de partager ses aventures. Son expérience militaire l'amène à se documenter sur les différentes subtilités légales entourant la pratique des voyages à voile.

Nicolas Authier.

COUPS DE CŒUR SOUS LE SOLEIL

(EXTRAITS TIRÉS DU GUIDE ULYSSE *AU SOLEIL! 50 ITINÉRAIRES DE RÊVE EN TOUTE SAISON*)

Parc national marin de Los Arcos. Crédit photo : Elena Elisseeva, Shutterstock.

Quoi de mieux que de s'évader sous le soleil et la chaleur lorsque le froid frappe le Québec? Voici des endroits qui vous feront rêver si vous les visitez à cette période de l'année.

AU MEXIQUE

Puerto Vallarta

Profitez de quelques jours de farniente sur les belles plages de Puerto Vallarta et prenez tranquillement le temps de flâner autour de la populaire destination balnéaire.

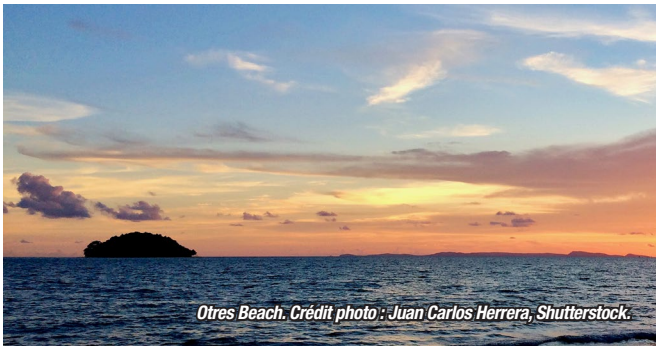
Bien que la zone hôtelière s'étende de part et d'autre du centre-ville, les plages les plus belles et les plus calmes se trouvent du côté de Nayarit, particulièrement à Punta Mita, et elles valent amplement la petite heure d'excursion. Allez vous détendre une journée à Sayulita, petit village de pêcheurs enclavé dans les montagnes de la Sierra Madre. À Puerto Vallarta même, il faut palper le pouls de la ville en soirée en marchant sur l'animé Malecón et en déambulant de taquería en taquería à la recherche des meilleurs tacos.

Au sud de la baie de Banderas, les amateurs de plongée seront ravis de retrouver les récifs coralliens du parc national marin de Los Arcos, tandis que les visiteurs qui sont à la recherche d'un havre de paix préféreront se rendre à Las Caletas, une plage seulement accessible en bateau. Soyez attentif lors de votre traversée, puisqu'il n'est pas rare d'apercevoir des baleines!

AU CAMBODGE

Sihanoukville

Doté de peu de côtes maritimes, le Cambodge recèle tout de même de belles plages, notamment à proximité de Sihanoukville, principale station balnéaire du pays, dans le golfe de Thaïlande. Parmi les plus réputées, citons Independence Beach, Sokha Beach et Otres Beach. Vous pouvez aussi profiter de votre séjour dans les environs pour aller explorer les îles de l'archipel qui s'étend tout juste au large de Sihanoukville.



Otres Beach. Crédit photo : Juan Carlos Herrera, Shutterstock.

Évasion dans les îles cambodgiennes

Rien ne vous oblige à rester sur les plages de Sihanoukville. Depuis cette station balnéaire, vous pouvez accéder à un archipel dont quelques

Little Corn Island.
Crédit photo : Pete Niesen, Shutterstock.

îles proposent de l'hébergement pour la nuit. La plus grande d'entre elles s'appelle Koh Rong, à 45 minutes en bateau. Une bonne partie de sa surface se compose d'une dense forêt tropicale. Pour les amateurs de sable blanc, dirigez-vous vers les plages de Koh Toch, Nature Beach et Sok San. À noter que Koh Rong connaît une certaine réputation pour ses fêtes nocturnes. L'île compte également le High Point Adventure Park, qui propose aux visiteurs d'emprunter des tyroliennes et des parcours dans les arbres, au sommet d'une nature luxuriante. Autre option, l'île de Koh Rong Sanloem, plus petite et plus calme. Ses plages de sable blanc sont propices à la détente, et l'offre d'hébergement s'oriente vers un mode plus écoresponsable.

Koh Thmei, située à 50 minutes au sud-est de Sihanoukville, ravira les voyageurs amateurs d'observation ornithologique, et Koh Seh, sa voisine presque déserte, séduira les adeptes de la plongée. Ces deux îles font partie du parc national de Ream.

AU COSTA RICA

Côte Pacifique

Cap sur le littoral du Pacifique pour de longues journées à se prélasser au soleil ou à découvrir les secrets d'une faune riche et d'une végétation luxuriante dans des parcs naturels! Volcan, cascades, singes hurleurs, jungle tropicale, forêts grouillantes de vie : voilà un circuit au Costa Rica pour goûter un peu à tout au pays sans toutefois jamais trop s'éloigner de ses superbes plages! Vous y découvrirez aussi la péninsule de Nicoya, véritable joyau qui semble incarner à lui seul l'expression Pura Vida, ce mode de vie simple et décontracté où le moment présent prend tout son sens.

Péninsule de Nicoya

Située dans le nord-ouest du Costa Rica, la péninsule de Nicoya se distingue de l'ensemble du pays. L'humidité habituelle des forêts tropicales fait place à un climat plus sec de l'autre côté du Río Tempisque. La péninsule recèle de vastes prairies et plaines, parfois aux allures de steppes africaines. Une jungle plus épaisse longe son littoral. Les paysages de rêve y défilent avec sa centaine de kilomètres de plages paradisiaques, souvent bordées de cocotiers. Ce petit paradis naturel encore préservé offre une atmosphère décontractée prisée par les amateurs de yoga et de sports nautiques. De fait, les vagues du Pacifique offrent des rouleaux parfaits qui réjouissent les adeptes du surf. Ici se révèlent le charme et le caractère sauvage que l'on cherche souvent bien vainement pendant les vacances. Avec ses routes plutôt cahoteuses, cette région éloignée attire moins de touristes.

AU NICARAGUA

Terre de lacs, de volcans et de plages immenses, le Nicaragua constitue une véritable mosaïque de paysages aux charmes indéniables. Après une découverte de son histoire, notamment à travers ses principales villes comme Managua et Granada, le voyageur partira en quête de soleil et de défis sportifs, que ce soit sur les plages venteuses de la côte Pacifique pour le surf ou dans les fonds marins des Corn Islands, ponctués de récifs coralliens et d'épaves de navires, pour la plongée.

Corn Islands

S'il n'y avait qu'un endroit où plonger au Nicaragua, ce serait forcément aux Corn Islands! Récifs coralliens aux formes étranges, grottes et tunnels, rencontre avec les requins-nourrices et les requins-taureaux, observation des poissons de récif, des bancs de rougets… Variés, les sites de plongée invitent sans cesse à de nouvelles découvertes.

Juste au large de la pointe sud de Big Corn Island, des bancs de sérioles fréquentent les belles formations coralliennes. Tout au long des côtes ont été répertoriées quelque 40 épaves, dont celle d'un vieux vapeur au nord-est de l'île et celle, plus rare, d'un galion espagnol datant de la fin du XVII[e] siècle. et ayant conservé 14 de ses canons.

Autour de Little Corn Island, le *spot* par excellence se nomme Blowing Rock. Plutôt réservé aux bons plongeurs, ce pic volcanique sous-marin, situé à 16 km au large, permet d'admirer des requins, des raies, des barracudas et des thons. ■

*Extraits tirés du guide Ulysse *Au soleil! 50 itinéraires de rêve en toute saison,* par un collectif d'auteurs, disponible en format papier ou numérique au **www.guidesulysse.com**.

PAR JACQUES CHALIFOUR PHOTOS : PAR HILDA LUYT

PURS BONHEURS EN CONTINU!

Escale dans le spectaculaire mouillage de la baie d'Emporios à Kalymnos.

Rentrés de Turquie le 1er octobre 2018 comme prévu, nous conservons en mémoire six mois de purs plaisirs et de découvertes en mer Égée, passés seuls et en famille. Voici la conclusion de cette formidable aventure.

Arrivés le 25 juin, Allen et Ruth nous quittent comme prévu le 9 juillet après leur première incursion en Europe et deux semaines de formidables découvertes passées à bord en notre compagnie. Par ailleurs, comme il n'y a aucune urgence de partir puisque notre prochaine invitée, Annie, notre nièce, n'arrivera que le 14 août sur l'île de Kos (à peine 100 mn d'ici), nous prolongeons notre séjour à Pythagorion et en profitons pour nous réapproprier *Dance Me*, remettre un peu d'ordre à l'intérieur et refaire les approvisionnements.

Nous quitterons finalement Pythagorion le 15 juillet au terme d'une période de grands vents au cours de laquelle un arceau de quai auquel nous avions attaché notre amarre au vent a cédé sous l'effet des rafales. Nous avons été bien près de subir de sérieux dommages n'eût été notre rapidité de réaction et l'intervention des restaurateurs près de nous pour reprendre notre amarre et la repositionner sur un autre arceau de quai. *Dance Me* a bien failli s'envoler! Ce sont bien là les aléas de la voile qui nous rappellent d'être vigilants en tout temps.

Nous ferons escale sur Agathonisi, petite île grecque sympathique d'à peine 160 habitants. Nous y passerons quelques jours en mouillage forain dans une jolie baie juste à nous et en profiterons pour nous offrir quelques plongées en apnée.

Nous poursuivrons notre route d'île en île avec un arrêt obligé et combien sympathique sur Kalimnos pour saluer nos amis restaurateurs Popie et Yorgos à Pothia. Yannis, le maître de quai, est toujours là pour nous accueillir malgré le fait qu'il nous ait annoncé sa retraite l'an dernier. Nous y passerons quelques jours. J'en profite pour passer à ma boutique de pêche favorite pour refaire le plein de leurres et d'articles de pêche ainsi que pour consulter mon expert préféré.

Afin d'éviter tout retard dû au mauvais temps, nous quittons Pothia le 9 août pour Kardamena. À mi-chemin au large de la côte sud de l'île de Kos, nous croisons un peloton de kitesurfeurs, dont l'un, à l'eau, avait peine à repartir faute de vent. Nous étions à voile avec une ligne de pêche à la traîne et un leurre à environ 120 mètres derrière nous. Une fois passé le kitesurfeur, celui-ci trouve

Marie-Ève et Geoffroy, nos enfants, sur le site des Tombeaux des rois.

Vue en hauteur vers l'ouest de la baie de Symi.

à se relever de l'eau pour repartir en croisant par inadvertance notre ligne à pêche! Malheur, voilà qu'il s'appâte sur notre leurre à triple hameçon. Il est immédiatement tiré vers nous sans savoir vraiment ce qui se passe! De notre côté nous sommes inquiets de le voir se blesser sur le leurre tandis que la ligne se déroule à la vitesse grand V! Diable! Sans hésiter, nous coupons la ligne et du coup perdons un magnifique leurre acheté la veille et qui avait fait ses preuves! Nous serons en fin de compte rassurés en le voyant reprendre le large avec son kite.

Petite allée piétonne dans la chora de Mandraki, Nisyros.

En arrivant à Kardamena, nous réalisons qu'il faudra attendre un départ pour nous mettre à quai puisqu'il n'y a pas de place pour nous. Nous jetons l'ancre à l'extérieur du port et je me mets en frais d'arpenter le quai pour m'informer des intentions des équipages sur place. Informé par un skipper de son départ le lendemain, nous nous levons très tôt pour préparer *Dance Me*. Bonne décision puisque nous aurons la chance d'entrer au port juste à temps pour prendre l'espace libéré alors qu'un autre voilier s'apprêtait à faire de même. Bien aimablement, nous l'informons du fait que le voilier qui venait de partir avait convenu la veille de nous céder sa place!

Nous prendrons quelques jours pour préparer *Dance Me* à la venue de notre nièce et en profitons pour inventorier les restaurants des environs qui offrent des menus végétariens. Nous découvrons avec un certain étonnement que la cuisine grecque est largement végétarienne! Nous ne l'avions jamais réalisé en dépit du fait que nous étions déjà des adeptes de ses plats si savoureux.

Sachant qu'Annie est une fan de trekking, nous nous efforçons de tracer une route sur mesure! Nous lui proposons de commencer par Kos, où nous l'accueillons pour lui permettre l'ascension du mont Dikeos. D'une hauteur de près de 850 mètres, on y trouve 25 km de pistes en forêt offrant des vues imprenables sur la mer Égée et sur les îles environnantes. Nous poursuivrons sur Nisyros pour visiter son volcan toujours actif et, par la suite, à Tilos où les pistes de trekking s'entrelacent au plus grand plaisir des touristes hors circuit. Nous terminerons par Symi, la magnifique, pour lui offrir une expérience hors des sentiers battus, sans jeu de mots, soit un « trekking urbain » au travers de ses rues étroites et de ses escaliers escarpés.

Nous l'accueillons comme prévu et discutons du programme conçu pour elle. Tout semble lui plaire et, sans tarder, nous mettons le plan à exécution. Les journées passent rapidement et la météo demeure pour l'essentiel favorable. Une dépression du côté de Tilos, par ailleurs, nous encourage à relier Symi un jour plus tôt. Nous en profiterons pour lui faire découvrir la baie de Panormitis et son imposant monastère orthodoxe datant

Barques de pêcheurs au repos, baie de Panormitis, Symi.

du XVIIIe siècle. Nous complétons notre croisière comme prévu à Symi.

Au cours de son passage sur *Dance Me*, Annie aura pu apprécier l'atmosphère des petites îles grecques et la visite impromptue de dauphins à la sortie du port de Palin. Elle en aura profité pour réaliser son film de cape et d'épée portant sur la métamorphose d'une chercheuse scientifique en pirate de l'Égée. De son propre aveu, elle aura du coup réalisé à quel point le métier de comédienne est dur dur!

Annie nous quitte comme prévu par traversier le 20 août pour Kos, d'où elle retournera à Zurich. De notre côté, nous devons quitter la Grèce sans tarder puisque notre séjour autorisé de 90 jours en zone Schengen tire à sa fin. Mais voilà qu'un empoisonnement alimentaire sévère me garde éveillé toute la nuit et me rend KO! Plus question de partir le lendemain! J'ai peine à me traîner de la toilette au carré! Les procédures de sortie exigent 4 km de marche, du poste de contrôle des passeports aux bureaux de la police portuaire : deux passages obligés. Nous demeurons à quai le temps de me remettre sur pied, ce qui, Dieu merci, fut fait le lendemain.

Sans tarder, nous quittons la Grèce pour entrer de nouveau en Turquie via Datça où un agent douanier se charge des procédures. Nous en profitons pour nous réapprovisionner et mettons le cap de nouveau vers le nord pour relier Bodrum où nous avons rendez-vous avec Geoffroy et sa merveilleuse conjointe Marie-Ève. En route pour Bodrum, nous ferons quelques escales, dont Knidos, et jetterons l'ancre à l'entrée de la marina de Bodrum la veille de leur arrivée.

Tout se déroule comme prévu et nous sommes ravis encore une fois d'accueillir les enfants sur *Dance Me* pour une croisière de deux semaines.

Nous resterons en eaux turques pour toute la durée de leur séjour en faisant escale dans les villes et villages côtiers sur notre route de Bodrum jusqu'à Fethiye dans le golfe de Gocek. Geoffroy en profite pour prendre les commandes et Marie-Ève pour l'appuyer. À notre plus grand bonheur, Geoffroy réussira deux amarrages à la Méditerranéenne avec précision et succès! Marie-Ève apprendra à jeter l'ancre avec précision et à manipuler les amarres et les pare-battants.

Ce sont 12 jours de pur bonheur encore une fois qui passent à la vitesse grand V. Passages parfois accompagnés de dauphins sous voiles, soirées en mouillages forains mémorables, rires à gorge déployée, explorations pédestres dont la visite des Tombeaux des rois, celui d'Amyntas en particulier datant du Xe siècle av. J.-C., soupers au restaurant-terrasse de l'hôtel et midi resto au marché de poissons de Fethiye, tous contribuent à un séjour bien rempli. La croisière avec les enfants se termine à l'Hôtel Classic Yacht de Fethiye, où nous profitons de tous les atouts de ce prestigieux petit hôtel-boutique, incluant le hammam, les piscines, son excellente cuisine ainsi que ses quais d'accueil pour voiliers visiteurs. Marie-Ève et Geoffroy nous quittent le 11 septembre comblés, nous aussi!

Le temps de remettre un peu d'ordre sur *Dance Me*, de nous réapprovisionner pour une dizaine de jours en mouillages forains et nous reprenons tout doucement le chemin du retour vers notre port d'attache : Marmaris. Ce sera pour Hilda et moi l'occasion de nous retrouver dans une atmosphère bien détendue au retour à Yacht Marine, notre port d'attache pour préparer *Dance Me* pour l'hiver.

Une autre campagne de six mois est derrière nous, la huitième déjà depuis le début de cette aventure au départ de Pula, en Croatie, en 2011. Nous aurons, cette année, parcouru 1200 mn et réalisé plus de 50 escales tout en partageant notre passion pour la croisière avec Allen et Ruth, frère et belle-sœur, Annie, notre nièce, ainsi que Geoffroy et Marie-Ève, nos enfants.

Nous sommes revenus au Québec la tête pleine de souvenirs mémorables et enrichis de nouvelles expériences.

Que tombe la neige sur cet univers si précieux que sont nos aventures en mer Égée! ■

HILDA ET JACQUES SUR *DANCE ME*

Hilda et Jacques naviguent en Méditerranée depuis 2005. Pour tout commentaire ou toute information supplémentaire, n'hésitez pas à leur écrire un courriel à **j.chalifour@chalifourcom.com**.

Annie, notre nièce, en trekking à la soufrière du volcan toujours actif de Nisyros.

PAR DENISE GAUTHIER ET JEAN-LOUIS LÉVESQUE

LES SAN BLAS : UN AUTRE PARADIS

AU PAYS DES KUNAS

Sur les îles les plus isolées, on vit encore volontairement de façon plutôt primitive.

Des paradis, il y en a un peu partout sur notre globe. On se demande d'ailleurs s'il n'y en a pas plus qui sont atteignables par mer que par terre. Certains sont proches, comme la côte du Maine; d'autres demandent de longs déplacements. Les San Blas, parce que méconnues de la grande majorité des gens, n'offrent leurs îles qu'à quelques privilégiés. Pourquoi si peu de navigateurs s'y rendent-ils? D'abord, elles sont isolées. Il s'agit de la seule grande attraction tout à l'ouest de la mer des Caraïbes. C'est une grosse décision à prendre, par exemple, que de quitter les Antilles vers le Panama pour atteindre ce seul objectif situé à quelque 1000 milles. On peut s'y rendre assez facilement grâce aux vents favorables, les alizés, qui soufflent constamment ou presque en direction ouest. Mais retourner aux Antilles demandera temps et manœuvres multiples avec tout l'inconfort de la navigation au près. Puis il y a les risques de piraterie. De Grenade ou de Trinidad, on doit passer en eaux vénézuéliennes, le pire bassin de pirates des Amériques. Quelques tristes abordages incluant mortalité ont malheureusement fait les manchettes ces dernières années. Il faut se résigner à naviguer loin des côtes, quitte à passer outre de charmants endroits comme Margarita et La Tortuga.

Une fois arrivé aux San Blas, la récompense est grande. Si vrai que maints équipages y jettent l'ancre pour plusieurs années. D'autres passent malheureusement à côté de ce trésor qu'ils ignorent parce qu'ils ont déjà planifié leur passage du canal de Panama pour atteindre au plus tôt le Pacifique.

Trois cent soixante-cinq

Ce nombre représenterait les îles et îlots composant l'archipel des San Blas. Nous ne les avons pas comptés et nous demeurons sceptiques quant à cette somme. Mais il y en a assez pour s'amuser longtemps. Il demeure possible d'avoir son île pour soi tout seul chaque soir, car une quarantaine d'îles seulement sont habitées. Les Kunas se sont implantés sur les îles, surtout lors de l'invasion des Espagnols. Caractéristique intéressante, il s'agit du plus petit peuple après les Pygmées.

Nous vous l'avons déjà dit, chaque île est autonome et gérée par un *Congreso*, dont les membres sont élus par les habitants de l'île. Les îles du sud, non protégées par la barrière de corail, comme Mamitupu et Pinos, n'ont pas la faveur des navigateurs et, par le fait même, gardent plus

Les Kunas, majoritairement, utilisent la force des bras pour se déplacer d'une île à l'autre.

Vers le nord-est, les habitations se modernisent.

facilement leur mode de vie ancestral. Celles plus au nord, par contre, se modernisent tant par leurs habitations que leur tenue vestimentaire. Seules certaines dames âgées portent encore le costume traditionnel des Kunas.

Les îles regroupées au nord ont la faveur des navigateurs. Cela s'explique par le fait qu'elles sont protégées des vagues venant de l'est et parce qu'elles sont rapprochées les unes des autres.

Notre premier arrêt dans les San Blas a été l'île de Pinos, qui nous a bouleversés par son mode de vie (voir le magazine *Automne 2018* de *Québec Yachting*). À partir d'ici, finies les navigations de nuit. Toutes les îles sont à vue l'une de l'autre. Il y a d'abord Ustupu et Mamitupu. Déjà ici, le décor change. Ustupu est un gros village qui couvre toute l'île avec une petite piste d'atterrissage. Des latrines sur pilotis le bordent sur son côté sud de même que des lavatorios où des hommes entrent avec leur plat d'eau pour procéder aux ablutions. De minuscules magasins annoncent sur un carton les quelques produits qu'ils ont à offrir. Nous nous procurons une nouvelle carte SIM pour notre téléphone. On nous assure qu'un professeur de la grosse école nous aidera à le programmer. L'école a deux étages. Elle accueille les enfants des îles avoisinantes qui y viennent en chaloupes-taxis. Il est charmant et patient, ce jeune professeur qui parle quelques mots d'anglais. Première gaffe : j'ai complètement oublié de lui donner le pourboire auquel il s'attendait sûrement! Je me console en pensant que les nombreux enfants qui s'amusent un peu partout lui assurent un emploi pour plusieurs années à venir. L'île est propre, car tous les détritus sont jetés à l'eau. Le vent les charrie sur la rive de la terre ferme à quelques centaines de mètres. La rive est littéralement jonchée de bouteilles de plastique.

Puis nous nous arrêtons à San Ignacio de Tupile où les rues sont propres et larges. Un jeu de basket et un autre de volleyball occupent le centre de l'île. Quelques résidences sont faites de blocs de ciment peints et parfois de deux étages. Et les jeunes filles sont en shorts… J'y

Tous les enfants du monde, s'ils sont bien nourris, font leur bonheur de petits riens.

trouve là un bâton de bambou qui me servira de canne pour m'aider à me déplacer avec moins de douleur (je suis toujours aux prises avec le virus du chikungunya).

Vingt-six milles nautiques plus loin, nous nous arrêtons à Isla Tigre. L'île est bien organisée et nous trouvons un peu plus de choix dans les quelques magasins. Il n'y a pratiquement plus de toits de chaume ici. Ils sont remplacés, de même que les murs de bambou, par des tôles gaufrées, parfois grises, souvent rouillées. La beauté fait place à l'aspect pratique. Le prix des aliments, lui, ne semble pas avoir changé : trois délicieuses langoustes pour 6 $.

Nous arrivons en ville, à Nargana (la Moderne)! Nous attachons le dinghy à un *grand* quai qui peut recevoir trois ou quatre bateaux d'approvisionnements venant de Colombie. Nous venons à peine de mettre les pieds à terre que nous recevons un chaleureux *bienvenue*! Frederico, qu'il s'appelle. Il est guide et est là pour nous faciliter les choses.

Pas un seul de nos visiteurs n'est retourné au Québec sans un mola ou deux dans sa valise.

Cette épicerie, probablement la plus grande des San Blas, est la source des denrées manquantes pour la plupart des navigateurs.

Avec Frederico, nous faisons un tour de l'île pour y découvrir les deux plus grandes épiceries des San Blas (8 m x 12 m?), deux boulangeries qui offrent de bons petits pains et des brioches (!) lors des fournées du matin et de fin d'après-midi, un dépôt de bière parfois plein, parfois vide, un endroit où déposer nos vidanges moyennant rémunération, un autre qui fait le lavage de notre linge (sa femme), celui à qui on s'adresse pour faire le plein d'eau… Bref, c'est à Nargana qu'il faudra venir s'approvisionner lors de notre séjour prolongé aux San Blas. Mais chose bizarre, à journée longue, on voit des *ulus* disparaître dans l'embouchure de la Rio Margandi, sur la terre ferme toute proche, pour en revenir avec des contenants de tous formats remplis d'eau douce. Le système d'aqueduc pour remplir la tour d'eau est hors service depuis on-ne-sait-quand. Nous nous faisons approcher pour une première fois par une dame tout habillée à la traditionnelle. À Nargana, elle fait exception dans cette tenue. Elle a quelques molas* à offrir. Nous ne les aimons pas tellement mais elle insiste. Nous négocions et nous nous entendons rapidement sur le prix. Quand elle nous remet la monnaie, il manque deux dollars. « *C'est pour la photo que vous avez prise de moi* ». Plus d'affaires que nous ne le croyions, la dame!

De l'eau tout autour et pourtant…

De juin à décembre, seuls les bateaux qui ont des systèmes de récupération d'eau sont assurés de ne jamais en manquer. Pendant cette période, du côté Caraïbes, il tombe bon an mal an 8,5 m de cet or bleu. Malgré cette abondance, les mois de mai et ceux qui suivent deviennent critiques. Toujours (et seulement) du côté Caraïbes, les villages côtiers sont parfois en pénurie, de même que les bateaux qui ne sont pas équipés d'un dessalinisateur. À quelques reprises, des villageois ont coupé la conduite d'eau fournissant une marina, l'accusant d'être responsable de leur malheur. Mais alors, s'il tombe autant de pluie, comment se fait-il qu'on en manque? C'est que les lacs et réservoirs desservent la population plus nombreuse du côté Pacifique et surtout nourrissent les très gourmandes écluses du canal de Panama qui déversent des centaines de millions de litres d'eau à chaque éclusée. On ne peut se permettre d'être en disette pour nourrir ce gigantesque ouvrage. Ce qui m'amène à la gênante réflexion suivante… J'ai peine à constater le gaspillage que l'on fait de l'eau quand on est chez soi, sur terre. Avec une réserve de 400 litres, à deux sur *Alero*, nous pouvons nous accommoder pour un mois ou presque. À la maison, avec ce même réservoir, nous ne ferions pas la journée. Faut dire que nous n'avons pas de lave-vaisselle, pas de plantes à arroser, pas d'eau chaude, et la douche journalière n'est pas nécessaire puisque nous avons cette merveilleuse piscine d'eau turquoise sur 360 degrés. À bord, nous ne laissons pas l'eau couler pendant que nous nous brossons les dents et la toilette se contente d'eau salée… Et quand vient une pluie dense, c'est le branle-bas de combat sur le pont pour prendre une bonne douche, incluant le lavage de cheveux, en espérant que l'averse durera assez longtemps pour nous dé-savonner. Car l'eau qui tombe du ciel est toujours chaude dans ce paradis. ■

MOLA*

Pièce de tissu carrée ou rectangulaire, très colorée, montée avec la technique de l'appliqué-inversé. Plusieurs couches de tissus unis de différentes couleurs apparaissent ainsi en surface une fois qu'ils ont été cousus l'un sur l'autre et découpés. Apparaît alors un dessin le plus souvent représentant un poisson ou un oiseau. Chaque pièce est unique parce qu'entièrement faite à la main. Les molas servaient originellement à couvrir le devant et l'arrière de la blouse d'une dame Kuna. Aujourd'hui, rares sont les touristes de passage qui ne retournent pas avec un mola ou deux dans leur valise.

Calendrier des salons 2019

Nautisme et pêche

18 au 27 janvier 2019
Toronto International Boat Show

23 au 27 janvier 2019
New York Boat Show

24 au 27 janvier 2019
Salon National de la Pourvoirie de Laval

25 janvier au 2 février 2019
Seattle Boat Show

31 janvier au 3 février 2019
Salon du Bateau et des Sports Nautiques de Montréal

6 au 10 février 2019
Vancouver International Boat Show

7 au 10 février 2019
Halifax International Boat Show

14 au 17 février 2019
Salon Plein Air, Chasse, Pêche et Camping de Montréal

14 au 18 février 2019
Miami International Boat Show

14 au 18 février 2019
Miami Yacht Show

21 au 24 février 2019
Ottawa Boat Show

22 au 24 février 2019
The Outdoor Adventure and Travel Show, Toronto

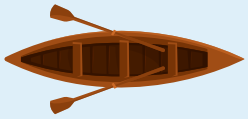
27 février au 3 mars 2019
Atlantic City Boat Show

28 février au 3 mars 2019
Mid-Canada Boat Show

1er au 3 mars 2019
BC Sportsmen's Show

2 au 3 mars 2019
The Outdoor Adventure and Travel Show, Vancouver

7 au 10 mars 2019
Salon Nautique et Plein-Air de l'Outaouais



8 au 10 mars 2019
Vermont State Boat & Marine Show

13 au 17 mars 2019
Toronto Sportsmen's Show

14 au 17 mars 2019
Salon du Bateau de Québec
Salon Plein Air, Chasse, Pêche et Camping de Québec

16 et 17 mars 2019
Salon Aventure et Plein Air, Montréal

23 au 24 mars 2019
Champlain Valley RV & Boat Show

22 au 24 mars 2019
Salon Camping, Chasse et Pêche de Sherbrooke

23 et 24 mars 2019
The Outdoor Adventure and Travel Show, Calgary

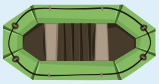
28 au 31 mars 2019
Palm Beach International Boat Show

4 au 7 avril 2019
Expo Nature Chicoutimi

29 au 31 mars 2019
Salon Camping, Chasse et Pêche de Trois-Rivières

4 au 7 avril 2019
Expo Nature Chicoutimi

12 au 14 avril 2019
Expo Nature Rimouski



12 au 14 avril 2019
Ottawa Cottage Life & Backyard Show

12 au 14 avril 2019
Bay Bridge Boat Show

26 au 28 avril 2019
Suncoast Boat Show

26 au 28 avril 2019
Annapolis Spring Sailboat Show

27 et 28 avril 2019
Expo Voile de la Marina Gosselin

17 au 20 juin 2019
Newport Charter Yacht Show

6 au 8 septembre 2019
Salon du Bateau à Flot de Montréal

10 au 15 septembre 2019
Cannes Yachting Festival

12 au 15 septembre 2019
Newport International Boat Show

13 au 15 septembre 2019
Salon du Bateau à Flot de Québec

18 au 23 septembre 2019
Salon nautique international à flot Grand Pavois La Rochelle

3 au 6 octobre 2019
United States Powerboat Show

10 au 14 octobre 2019
United States Sailboat Show

30 octobre au 3 novembre 2019
Fort Lauderdale International Boat Show

5 au 8 décembre 2019
St. Petersburg Power and Sailboat Show

7 au 15 décembre 2019
Nautic - Salon Nautique International de Paris

INAUGURATION DE LA MAISON DU NAUTISME

Alain Roy, le directeur général de l'Association Maritime du Québec, lors de l'inauguration de la Maison du nautisme.

Le 20 novembre dernier, l'Association Maritime du Québec (AMQ) inaugurait la Maison du nautisme, située au Port de plaisance Réal-Bouvier de Longueuil, dans les espaces anciennement occupés par Marine Daniel Masson, en présence d'environ 110 acteurs de l'industrie nautique québécoise et du secteur du nautisme. Ce projet, qui mijote depuis 2013, permet d'offrir autant aux plaisanciers qu'aux professionnels du nautisme un lieu de rencontre et de rassemblement convivial aux abords d'un plan d'eau.

En présence également de membres du conseil d'administration et de son président, M. Walter Timmerman, le directeur général de l'Association, M. Alain Roy, a dressé les grandes lignes de ces nouvelles orientations. Elles conduisent d'abord à un changement de nom de l'Association pour celui de l'Alliance de l'industrie nautique du Québec et à la création de Nautisme Québec. Pour les plaisanciers et le grand public, l'Association Maritime du Québec devient non seulement Nautisme Québec, mais elle bénéficie d'une nouvelle image de marque et d'un nouveau logo, créé par le studio de design GRDN, qui ont été dévoilés aux personnes présentes.

NAUTISME QUÉBEC
Alliance de l'industrie nautique du Québec

Comme énoncé lors de l'inauguration de la Maison du nautisme, la mission de l'Alliance consiste à regrouper et représenter les professionnels de l'industrie nautique afin de soutenir et de favoriser le développement du nautisme sous toutes ses formes au Québec. « *Cette nouvelle entité servira à propulser Nautisme Québec, qui regroupera des membres plaisanciers pour le bénéfice tant de l'industrie que celui de la communauté nautique en général* », a précisé M. Roy.

Nautisme Québec : des porte-parole passionnés de nautisme

La passion du bateau sera communicative en 2019, voire infectieuse! Richard Petit et Marie-Andrée Poulin, un couple dynamique dans la vie, ont des carrières bien remplies. Elle, comme présentatrice sur les ondes du réseau TVA, et lui, comme auteur-compositeur-interprète. Passionnés de navigation, ils ont accepté de devenir les porte-parole de Nautisme Québec pour faire la promotion du Salon du bateau et des sports nautiques 2019 et de la deuxième phase de la campagne « *Suivez la vague* ». Voilà de quoi donner « *la piqûre* »!

Cap sur 2019 : une transition bien orchestrée

Le Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal marquera le moment officiel de la transition de la nouvelle identité grand public de l'Alliance de l'industrie nautique du Québec vers celle de Nautisme Québec. Dans cet esprit, une refonte majeure des sites internet est mise en œuvre. Les huit sites existants que l'on retrouvait en cliquant sur le site de l'AMQ se retrouveront sous une seule et nouvelle plateforme de communication. Plus clair et intuitif, le site **nautismequebec.com** sera agrémenté d'un blogue ainsi que d'une boutique en ligne et offrira un accès en quatre volets : la plaisance, le tourisme nautique, les marinas et l'industrie nautique.

Cap sur 2020!

L'édition 2019 du Salon du bateau et des sports nautiques (du 31 janvier au 3 février) sera la dernière à être tenue à la Place Bonaventure. En effet, le Salon aura lieu au Palais des Congrès de Montréal à compter de 2020 et marquera un point tournant pour cet événement phare de l'industrie nautique du Québec.

Pour Nautisme Québec et l'Alliance de l'industrie nautique du Québec, « *Suivez la vague* » sera plus que jamais le mot d'ordre à retenir en 2019! ■

INVESTISSEMENT DE 2 MILLIONS DE DOLLARS CHEZ BATEAUX PRINCECRAFT

Vue aérienne de l'usine des pontons de Princecraft.

Par son dynamisme, ses innovations et sa gamme de produits excitante, Princecraft a su, au fil des dernières années, améliorer ses parts de marché en Amérique du Nord. Le tout, soutenu par une croissance globale du marché des pontons, fait en sorte que Princecraft se devait de procéder à des aménagements importants pour répondre à cette forte demande et poursuivre sur sa lancée. Ainsi, afin d'augmenter sa capacité de production, Princecraft a investi environ 850 000 $ en 2017 pour réaménager le département de soudure à l'usine Pontons de la rue Boulet, à Princeville, et faire d'autres ajustements majeurs.

Au cours des derniers mois, Princecraft a investi un autre 1,3 million de dollars pour agrandir ses installations existantes et améliorer ses opérations. Les projets comprenaient le réaménagement des lignes de production, des postes de travail supplémentaires et l'amélioration de l'équipement auquel s'intégreront des technologies de pointe.

Princecraft s'engage à créer un milieu de travail optimal grâce à des méthodes de travail plus efficaces et à la participation continue des employés. « *Pour ses nombreux changements, Princecraft s'inspire des philosophies tirées du Lean Manufacturing et du Six Sigma, qui visent à accroître la performance d'une entreprise par l'amélioration de la qualité globale du produit et l'efficacité de ses processus* », a expliqué Rodier Grondin, président.

Tous ces changements et investissements ont entraîné la création de nouveaux emplois et de belles possibilités pour les employés. Princecraft est toujours à la recherche de nouveaux talents! Visitez le **www.princecraft.com/carriere** pour tous les détails. ■

BATEAUX PRINCECRAFT SE DÉMARQUE COMME EMPLOYEUR DANS SA RÉGION!

C'est lors du *Gala Prix Créateurs d'emplois du Québec*, qui s'est déroulé le mercredi 24 octobre, au Centre des congrès de Québec, que Bateaux Princecraft inc. s'est vu attribuer le *Prix Créateurs d'emplois du Québec 2018*, dans la catégorie *Champion pour la région du Centre-du-Québec*.

Afin de déterminer les entreprises gagnantes, un jury indépendant et de haut niveau a évalué chaque candidature reçue en fonction des quatre critères suivants :

- Le nombre d'emplois créés au cours de l'année 2017;
- Le nombre d'emplois maintenus au cours de l'année 2017;
- Les approches utilisées qui ont mené à cette réussite;
- La prise en compte du développement durable dans la création.

Bateaux Princecraft a réussi à se démarquer de ses compétiteurs par sa performance exceptionnelle. En effet, Bateaux Princecraft, qui emploie plus de 300 personnes, a doublé sa production de pontons en 2017 et a accueilli 84 nouveaux employés, auxquels une centaine d'autres se sont joints en 2018. Parce que cette entreprise favorise les achats locaux, sa croissance a également un impact positif au niveau de l'emploi chez ses fournisseurs et dans toute la région. Ce prix vient couronner les efforts continus de Princecraft pour rendre son milieu de travail à la fois productif et agréable et récompenser 64 ans de fabrication d'embarcations de pêche et de plaisance de qualité pour toute la famille.

Pour tout savoir sur les produits Princecraft, visitez le **www.princecraft.com**! ■

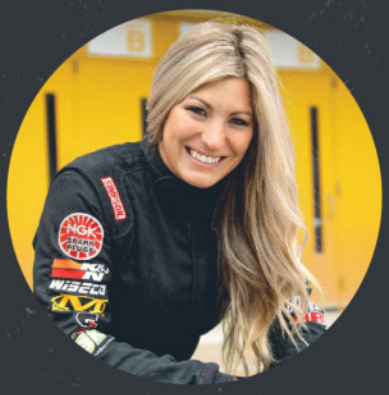
De gauche à droite : Léopold Beaulieu, président-directeur général de Fondaction, présentateur de l'événement, et Rodier Grondin, président de Bateaux Princecraft.

ZONE VL

PRODUIT PAR OT OCÉAN TÉLÉVISION

POUR LES PASSIONNÉS DE

VÉHICULES De LOISIRS



CYNTHIA GAUTHIER

ANIMATRICE & PILOTE DE MONSTER TRUCK

Suivez-la dans ses aventures et dans sa zone garage, en compagnie d'amis et de chroniqueurs de VL.

À la télé et sur le web, c'est un rendez-vous à ne pas manquer pour les amoureux de sensations fortes !

3E ET 4E SAISON

sur **VTélé** - En diffusion originale les

DIMANCHES À MIDI

RETROUVEZ-NOUS SUR

ZONEVL.TV

& MÉDIAS ASSOCIÉS

Québec YACHTING

CHICKS AND MACHINES

MOTO JOURNAL

PARTENAIRE PRINCIPAL	PARTENAIRES
La Capitale Assurances générales	CONSTANTINEAU · WIND ZONE · VR ST CYR .com · IMPORTATIONS THIBAULT

PAR JOANI HOTTE-JEAN

MISE SUR PIED DE LA MISSION 100 TONNES

Mission 100 tonnes, 15 septembre 2018, Verdun.

Lancée en avril 2018, la Mission 10 tonnes avait pour objectif de retirer des déchets des cours d'eau de la planète, en commençant par le fleuve Saint-Laurent et ses affluents. Cela a permis de mobiliser plus de 1500 personnes de partout au Québec et de sensibiliser les citoyens à la sauvegarde des océans ainsi qu'à proposer des alternatives aux produits à usage unique en plastique.

En moins de 75 jours, l'objectif a été atteint et on a trouvé de tout : des pneus, des vélos, des vêtements, des fenêtres, des objets en acier, des matériaux de construction et plus encore! Ce succès retentissant a donné des ailes aux chefs de la Mission, Jimmy Vigneux et Lyne Morissette, qui ont annoncé, le 15 septembre dernier, la mise sur pied de la Mission 100 tonnes! Ils ont besoin de votre aide pour réussir; c'est pourquoi une campagne de sociofinancement au **www.okpal.com/mission-100-tonnes** a été mise sur pied pour amasser 15 000 $.

« Des initiatives comme la Mission 100 tonnes ont deux fonctions : d'abord, bien sûr, le nettoyage de la nature par les quantités de déchets qu'on en retire, mais surtout par le pouvoir d'inspiration que ça crée. On prouve que chaque geste compte et que tout le monde peut faire partie de la solution. » — Lyne Morissette

Comme plaisancier, vous pouvez aussi faire une différence pour garder les cours d'eau propres! Assurez-vous que vos déchets ne passent pas par-dessus bord et ramassez ceux que vous voyez flotter près de votre bateau ou des rives!

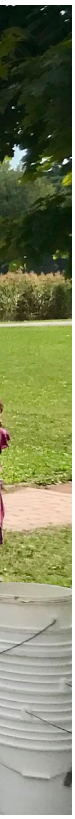
Pour suivre l'évolution de la Mission 100 tonnes : **www.facebook.com/mission100tonnes**.

Combien cela en coûte de retirer des cours d'eau une tonne de déchets?

Lyne et Jimmy ont évalué leurs coûts en se basant sur la Mission 10 tonnes; ceux-ci s'élèvent à seulement 200 $, sans compter le temps. C'est quand même très peu en comparaison de ce qui est dépensé pour des programmes gouvernementaux ou encore d'autres initiatives en lien avec les déchets sur la planète. Pour retirer 100 tonnes, cela coûterait donc environ 20 000 $, mais les chefs de la Mission vont mettre 5 000 $ de leurs poches. Cela explique le montant de 15 000 $ fixé pour la campagne de sociofinancement.

Jimmy Vigneux.

Baie de Jakarta en Indonésie.



Est-ce qu'il y a eu une journée record où vous avez ramassé plus de déchets?

« Partout où il y a des humains, il y a des déchets sur les bords des cours d'eau. Même quand on pense qu'il n'y en a pas, on finit par en trouver dix fois plus qu'on pensait », nous confirme Jimmy Vigneux qui a effectué des dizaines d'activités de nettoyage à l'été 2018. Le 15 septembre 2018 a été une journée historique pour la Mission 100 tonnes. Plus de 500 personnes de partout au Québec se sont mobilisées et ont réussi à amasser plus de 4,2 tonnes de déchets! C'est tout un exploit!

Que fait-on des déchets que vous ramassez?

« On traite les déchets comme on le ferait à la maison. Ce qui est recyclable va au recyclage; le reste va à la poubelle. Pour les plus grosses collectes, les organisateurs d'évènements contactent normalement le Service des travaux publics ou de l'environnement (les écocentres et sites d'enfouissement) des municipalités afin que les déchets retirés soient amassés, mais cela peut prendre plusieurs jours. De plus, le tout est trié : ce qui est recyclable sera recyclé. »

Est-ce que c'est un problème côtier ou tout le monde est impliqué?

« Le problème des déchets et plastiques dans les océans est global et ça concerne tout le monde, peu importe où on est au Québec. Les débris s'échappent de nos poubelles par le vent (lorsqu'ils ne sont pas volontairement jetés dans la nature), atterrissent dans nos ruisseaux puis nos rivières et finissent leur chemin dans le Saint-Laurent pour atteindre ensuite l'océan. »

Pourquoi avoir choisi d'aller en Indonésie, du 28 octobre au 16 novembre, dans le cadre de la Mission 100 tonnes?

« Dans un premier temps, nous sommes allés en Indonésie, car la Mission 100 tonnes a été sélectionnée par la Sustainable Ocean Alliance pour participer au Youth Leadership Summit qui se tenait en marge de l'Our Ocean Conference 2018. La Mission 100 tonnes faisait partie des 200 projets novateurs provenant de partout à travers la planète qui

Lyne Morissette.

ont été choisis pour participer à ce sommet. À la suite de ce dernier, considérant le fait que l'Indonésie est l'un des plus grands responsables de la pollution des océans par le plastique, nous en avons profité pour aller à la rencontre de différentes organisations non gouvernementales (ONG) afin de voir comment nous pourrions établir des partenariats internationaux pour contribuer à améliorer la situation. Cela nous a permis de réellement prendre conscience de l'ampleur du problème dans cette région du monde. »

Qu'est-ce qui vous a le plus marqué en Indonésie?

« Ce qui m'a le plus frappé? La présence de déchets est généralisée un peu partout, autant dans les cours d'eau que dans les terres. L'absence de système de gestion des déchets et le fait que les habitants doivent payer pour obtenir un service de collecte des déchets sont deux des éléments qui sont en grande partie responsables de la situation en Indonésie. C'est pourquoi lors de la saison des pluies, une quantité phénoménale de déchets prend la direction de l'océan. Dans les zones touristiques, il y a des nettoyages qui s'effectuent principalement durant la haute saison, mais ce n'est pas le cas partout. Le mouvement de changement est tout de même en marche. Avec l'arrivée d'un nouveau président et de certaines ONG environnementales, on peut voir des villes comme Jakarta qui ont pris un virage majeur dans la gestion des déchets. Mais ce n'est qu'un début : il reste beaucoup de chemin à faire. »

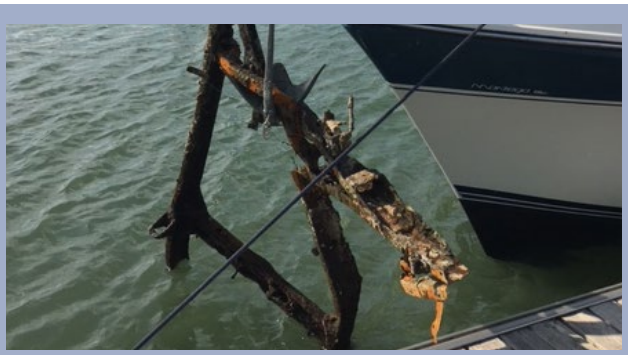
Citations de Lyne Morissette

« 80 % des déchets que nous retrouvons dans les océans sont d'origine terrestre. Ils peuvent parcourir des milliers de kilomètres. »

« La communauté scientifique est unanime : le plastique est un fléau pour les océans. Il affecte la qualité de l'eau, la faune, le tourisme et cause des milliards de dollars de dommages chaque année. »

« L'importance de faire des nettoyages sur les rivages des cours d'eau, c'est qu'on permet ainsi de stopper le plastique dans son chemin vers les océans et ses impacts sur la faune. Plus on attend, plus ces débris se désagrègent; et plus les morceaux sont petits, plus il devient impossible de les ramasser. »

« Les principaux impacts sur la faune sont le risque d'étouffement (exemple : les tortues qui ingurgitent des sacs de plastique), l'empêtrement dans des débris (exemple : les dauphins et autres cétacés qui se noient piégés dans des restants de filets de pêche), l'intoxication par le plastique ingéré et les molécules qui s'y trouvent, la famine (car le plastique prend la place de la nourriture dans leur estomac) et l'augmentation des maladies. » ■



UNE CAPTURE DE PÊCHE INUSITÉE

L'été dernier, un plaisancier qui remontait son ancre a eu toute une surprise! En effet, son câblot était pris dans la structure d'une vieille camionnette qui gisait au fond du fleuve Saint-Laurent. Il a décidé de sauver son équipement, de ramener lentement sa prise à quai et de couper la structure avec une meuleuse.

PAR IVAN SIMARD

RÉSUMÉ DE LA SAISON 2018 DU CHAMPIONNAT RÉGIONAL DE YACHTING DE QUÉBEC (CRYQ)

Podium classe verte, de gauche à droite : Daniel Bouchard (« Solinor »), Mireille Bilodeau (« Tri-Eau ») et Martin Larose (« Whisper »).

Le Championnat de voile Desjardins Subaru 2018 du CRYQ a réuni cette saison 52 voiliers, répartis dans trois classes selon : leur plan de voilure, avec ou sans spinnaker; et le handicap de leur bateau pour les deux classes, avec spinnaker, afin d'obtenir des flottes plus homogènes et assujetties à des courants comparables.

Le grand changement a été le retour aux handicaps PHRF (Performance Handicap Racing Fleet), après deux saisons courues dans le respect des règles ORC (Offshore Racing Congress). Cependant, nous avons adhéré à la St-Lawrence Valley Yacht Racing Association (SLVYRA) plutôt qu'à la PHRF-LO (Lake Ontario), car ils sont géographiquement plus près de notre plan d'eau, ils communiquent en français et utilisent un logiciel de compilation qui correspond mieux à nos besoins. De plus, l'attribution des handicaps personnalisés est sans frais.

Cependant, le comité technique du CRYQ a dû mettre la main à la pâte, car les handicaps ont été calculés localement, selon les règles PHFR-SLVYRA, un bon investissement en apprentissage et en temps! Alors que les deux saisons précédentes avaient engendré quelques critiques relatives aux handicaps (un presque infini sujet de discussion!), aucun commentaire négatif n'a été porté à la connaissance du conseil d'administration cette saison, et ce, à notre grande satisfaction!

Nous envisageons conséquemment de continuer avec ce système de handicap la saison prochaine.

Le calendrier de la saison comportait 13 régates qui ont toutes été courues, **mais**, tributaires des conditions météorologiques, certaines d'entre elles, du moins pour certaines classes, n'ont pas été complétées. Or, lorsqu'aucun voilier d'une classe ne termine un parcours dans le délai imparti, la régate doit être annulée pour cette classe. Ainsi, douze régates ont été compilées afin d'obtenir le résultat cumulatif, pas les mêmes pour chaque classe! Les régates de Cap-à-l'Aigle, de même que le Tour de l'île ont été particulièrement exigeants à cause des vents très (trop) faibles, malgré les efforts soutenus des participants.

Podium classe bleue, de gauche à droite : Hugo Royer (« Vortex »), Alain Bergeron (« Rubicon III ») et Dave Savard (« Hydromec »).

Trophée Rose des vents. Dave Savard, skipper, et l'équipage d'« Hydromec ».

Coupe Louis-Dufresne. De gauche à droite : Ivan Simard, directeur des communications du CRYQ, Gilbert Dion (« Don-Bar ») et Marie-Ève Gélinas, officielle de course du CRYQ.

En conclusion, dans la classe verte, composée de voiliers n'utilisant pas de voiles non enraillées pour courir, 22 voiliers ont participé à une ou plusieurs régates lors de la saison. Le cumulatif de ceux ayant couru trois régates ou plus (en commençant par le premier) est :

1. ***Tri-Eau***
2. ***Whisper***
3. ***Solinor***
4. *Nymphea II*
5. *Rose des vents*
6. *Don Quichotte*

Dans la classe blanche, 17 voiliers ont participé aux régates. Le gagnant a dû faire l'objet d'un bris d'égalité avec le second, leurs performances étant très similaires. Ainsi, le pointage saisonnier est le même, le nombre de 1re, 2e et 3e positions également. C'est donc le résultat de la dernière régate officielle qui a permis de les départager, le premier étant arrivé 89 secondes en temps compensé avant le second, ce qui donne le classement suivant :

Podium classe blanche, de gauche à droite : Stéphane Plamondon (« 104 »), François Beauchemin (« Silent Partner »), puis Gilbert Dion et Pascal Tardif (« Don-Bar »).

1. ***Don-Bar***
2. ***104***
3. ***Silent Partner***
4. *Predictable*
5. *Angéline 1*
6. *Marie-Ève IV*
7. *Excimer*
8. *Wannabe*

Pour terminer, dans la classe bleue, regroupant les 13 voiliers avec les handicaps les plus bas, donc les voiliers au potentiel de vitesse le plus élevé, la saison s'est conclue avec ces résultats, en commençant par le premier :

1. ***Hydromec***
2. ***Vortex***
3. ***Rubicon III***
4. *Ataraxia*
5. *Volteface*
6. *Illusion*
7. *Magic Bus*
8. *Trouble-fête*
9. *Gravlax*

Parallèlement, grâce à la commandite de monsieur Fernand Desgagnés, le CRYQ remet annuellement le trophée *Rose des vents*, attribué au voilier ayant obtenu le plus de lignes d'honneur (premier sur l'eau, toutes classes confondues) au cours de la saison.

En 2018, avec sept lignes d'honneur (le suivant en a deux), le Farr 40 *Hydromec* a mérité le trophée sans équivoque!

Le CRYQ remercie tous les participants des différentes régates, de même que nos fidèles commanditaires sans qui la tenue du Championnat ne serait pas possible. Encouragez-les, dites-leur que vous appréciez le support offert aux activités du CRYQ!

Pour terminer, merci également aux bénévoles qui font un travail efficace, essentiel et très apprécié!

À l'été prochain! ■

PAR LAZARE JOBIN, CO-CAPITAINE DE L'ÉQUIPE RAFALE CLASS-C ÉTS

SUCCÈS ET AMBITIONS DU CLUB ÉTUDIANT RAFALE

« Rafale II » bord à bord avec des Moth, lors de la Foiling Week 2018, à Miami.

Le club étudiant Rafale Class-C ÉTS construit, entretient et fait naviguer un catamaran de classe C à hydrofoils. Le tout nouveau navire du club, baptisé *Rafale II*, participe à de nombreuses régates et foires navales.

Du 6 au 9 septembre 2018, les habitués du lac Saint-Louis ont probablement remarqué deux grandes ailes verticales se profiler à l'horizon. Le fondateur du chantier naval Vanguard, Steve Clark, et le club étudiant Rafale de l'École de technologie supérieure se sont affrontés au cours d'une régate amicale, l'Open C-Class Regata, grâce à l'investissement d'anciens membres.

Les deux catamarans sont taillés pour la course. Munis d'hydrofoils afin de réduire le frottement de l'eau et d'une aile rigide pour la propulsion, ils ont tiré des bords serrés en se poursuivant à 22 nœuds dans un vent soutenu à 12 noeuds. L'événement s'est déroulé sur quatre jours : deux jours d'entraînement pour éprouver les bateaux et leurs récentes optimisations; et deux jours pour régater. Lors de la deuxième journée d'entraînement, l'équipe Rafale a relevé une vitesse de 33 nœuds. C'est la première fois, après trois ans de construction, que *Rafale II* effectuait des vols.

La partie ne fut tout de même pas simple pour les étudiants : le navire américain Cogito prenait ses distances sur *Rafale II* à chaque fin de manche. Un mauvais réglage des hydrofoils empêchait ce dernier de stabiliser son altitude de vol et d'accélérer jusqu'aux vitesses espérées. Le navire se soulevait d'une vingtaine de centimètres au-dessus de l'eau, tandis que son homologue américain rasait la surface lors des bords de vol.

Les vitesses excessives obtenues ont fragilisé les points de pivot des safrans et provoqué l'arrachement de l'un d'eux. Toute la nuit, les étudiants se sont activés pour installer un nouveau support de gouverne. Le navire était à nouveau prêt à naviguer dès le lendemain. Malgré quelques manches perdues, les performances générales du navire ont démontré de bonnes capacités en maniabilité et en flottaison (comme la résistance à l'enfournement), le tout dans un vent soutenu.

Présent à la Foiling Week 2018 de Miami, *Rafale II* a surpris les amateurs de voile et les curieux de passage par sa taille imposante. Le catamaran respecte les quelques règles de la classe C : 25 pieds de long, 14 pieds de large et 300 pi^2 de voilure. Ces dimensions font des classe C les plus gros catamarans de navigation côtière sans cabine. Chaque coque affiche le poids surprenant de 43 kilos grâce à une fabrication entièrement en fibre de carbone préimprégnée. Ce matériau rare, de qualité aéronautique, a été fourni par de généreux prestataires partenaires qui ont permis l'avènement de ce grand projet.

Durant la construction du navire, la quinzaine d'étudiants de l'équipe Rafale a cherché à économiser en poids, gramme par gramme, pour respecter des objectifs audacieux. Des techniques novatrices ont été développées afin de respecter les limites de masse, par exemple l'insertion d'une âme imprimée en 3D en nid d'abeille entre les épaisseurs de carbone.

La plateforme étant construite, le club s'attaque maintenant à la réalisation d'une nouvelle paire d'hydrofoils selon cette technique, d'un tout nouveau système de gouvernail adapté aux fortes charges hydrodynamiques ainsi que d'un système électronique embarqué pour l'acquisition de données. L'équipe s'attend à une nette amélioration des performances en vol du navire lors de la prochaine Foiling Week, en 2019.

En parallèle, le club envisage de faire évoluer son soutien. La fabrication d'un catamaran de 25 pieds à hydrofoils demande d'importants moyens, et peu d'universités sont prêtes à se lancer dans un tel projet. À vrai dire, l'ÉTS est la seule à fournir les moyens budgétaires et logistiques nécessaires.

Dans le but de réunir plus d'étudiants, l'équipe de Rafale compte profiter d'événements nautiques comme la Foiling Week pour inciter le monde de la voile à poser les bases d'une classe de navires dédiée à la compétition interuniversitaire. Le souhait de créer une régate de bateaux à voile à hydrofoils universitaire séduit de nombreux intéressés au sein des établissements d'ingénierie nord-américains.

En mettant sur pied une telle compétition, le monde de la régate aurait de beaux jours devant lui : les architectes navals de demain pourraient s'affronter en mettant à l'épreuve leurs propres concepts de bateaux. Aucune compétition de ce genre n'existant pour l'instant, le démarchage d'un comité organisationnel pour sa création fait partie des objectifs à long terme du club Rafale.

En attendant, l'équipe de *Rafale II* se tient prête pour une mise à l'eau dès le retour des beaux jours et accueille tout étudiant souhaitant s'investir dans un projet d'envergure.

Pour plus de renseignements sur le club étudiant Rafale Class-C ÉTS et sur les événements auxquels il participe, c'est un rendez-vous au **etsclassc-rafale.ca**. ■

Suivez le projet au **etsclassc-rafale.ca!**
Facebook : **Rafale Catamaran Class-C ÉTS**
Chaîne YouTube / Journal de bord Little Cup : **RAFALE Class-C ÉTS**

CONAM

Les soirées-conférences mensuelles des navigateurs

www.conam.qc.ca

Découvrez...

Les livres de Voiles et Voiliers
Les livres des éditions Vagnon
Les Guides Ulysse

ACHAT COMBINÉ :
Livre + abonnement au magazine *Québec Yachting* numérique

Nous vendons aussi des DVD instructifs et divertissants!

Québec YACHTING

Pour voir les titres disponibles, visitez la boutique au www.quebecyachting.com

SUIVEZ QUÉBEC YACHTING

NOUS SOMMES SUR FACEBOOK, YOUTUBE, TWITTER ET INSTAGRAM !

Nouvelles et actualités, photos, vidéos et plus encore!

facebook.com/quebecyachting

/@quebecyachting

YouTube Chaîne: Québec Yachting

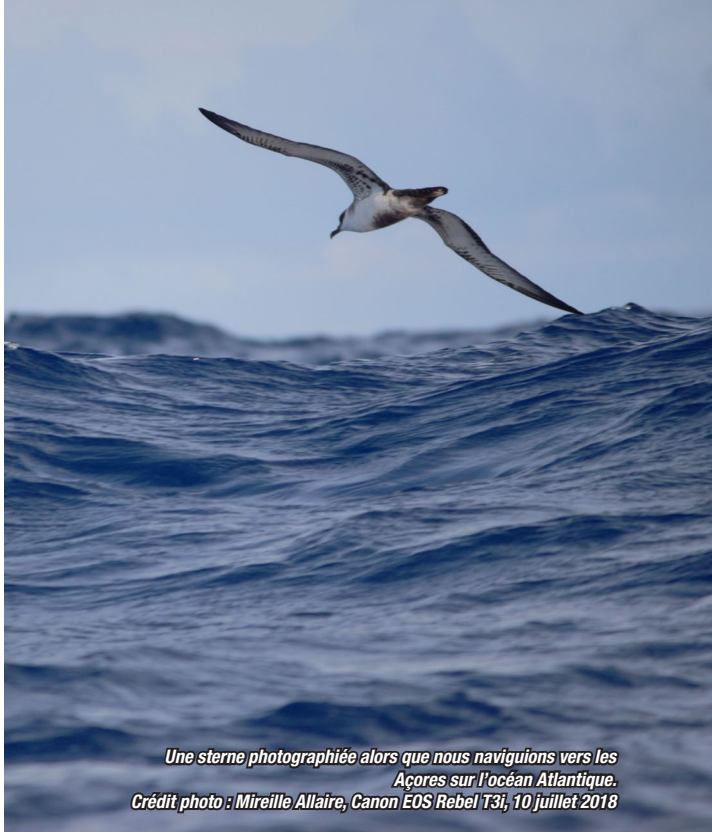
/@quebecyachting

Faites parvenir votre photo de rêve à Joani Hotte-Jean au **joani@editionsjeanrobert.com** et courez la chance que celle-ci soit publiée dans un magazine de *Québec Yachting* ! S.v.p., veuillez spécifier dans votre message : le lieu, la date, l'appareil avec lequel vous avez pris la photo et le nom du photographe.

Bateau « Salicorne » en navigation, lac Champlain.
Crédit photo : Claude Laprès, Canon EOS-1D Mark IV, 1er septembre 2017.

Bateaux accostés en bordure de la berge près des écluses du canal Rideau, Ottawa (écluse nº 1). En arrière-plan : le Parlement du Canada.
Crédit photo : Luc Chevrier, Tablette Samsung Galaxy, juin 2016.

L'Île-aux-Marins (Saint-Pierre-et-Miquelon).
Crédit photo : Josée Paradis, iPhone 7, 29 juillet 2018.

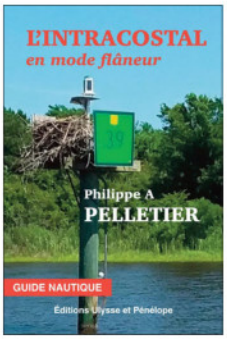


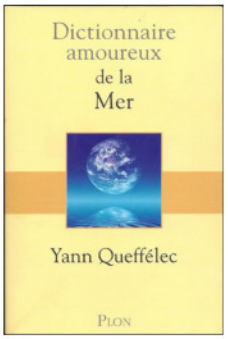
Une sterne photographiée alors que nous naviguions vers les Açores sur l'océan Atlantique.
Crédit photo : Mireille Allaire, Canon EOS Rebel T3i, 10 juillet 2018

Île du Havre Aubert.
Crédit photo : Carol (m) Tremblay, Samsung S8, 17 juillet 2018.

LECTURE

PAR MONIQUE REEVES





L'INTRACOSTAL EN MODE FLÂNEUR

Philippe A. Pelletier, Éditions Ulysse et Pénélope, 2018, 100 pages, voiliersurprises@gmail.com, 13,99 $

L'auteur en est à son troisième guide nautique en format électronique. Cette fois-ci, nous l'accompagnons dans une incursion vers la Floride par l'Intracostal. Qui plus est, en mode flâneur! Avec un humour bien particulier, il nous fait connaître sur son voilier *SurpriseS* son parcours, ses coups de cœur, la façon de bien passer les écluses et de profiter des courants de marée, ses ancrages favoris, etc. Bien évidemment, le temps n'est pas compté pour ce trajet. Il s'agit avant tout de bien apprécier les endroits de choix tout au long de cette voie d'eau très utilisée par les Québécois pour descendre vers la Floride et les Bahamas ou encore vers les Antilles. Assurément, ce guide très complet est bien illustré et rempli de bons conseils, axés sur les cartes électroniques et les solutions informatiques. ■

DICTIONNAIRE AMOUREUX DE LA MER

Yann Queffélec, Plon, 2018, 650 pages, 46,95 $

Un livre qui nous laisse une totale liberté d'aborder les lettres de l'alphabet au gré de notre fantaisie et d'y lire les réflexions de l'auteur, un Breton passionné et amoureux de la mer. Il est aussi un philosophe qui s'exprime sur la beauté de la mer en abordant différents sujets avec humour et esprit. On y parle des écrivains, de ses amis et des grands voileux qui font rêver les Terriens, notamment le plus célèbre d'entre eux, Éric Tabarly. L'auteur aborde des sujets très actuels et qui nous concernent : la pollution, le réchauffement de la Terre, etc. Yann Queffélec a écrit de nombreux ouvrages, dont *Les noces barbares* qui a remporté le prix Goncourt en 1985. ■

L'ŒIL DU PARADIS

Clive Cussler et Russell Blake, Grasset, 2018, 351 pages, 29,95 $

Un excellent thriller mettant en vedette le couple Fargo, très jet set, amateur d'archéologie et qui parcourt le monde à la recherche d'artéfacts en avion privé, en faisant de la plongée et en vivant des aventures palpitantes! Le livre est truffé de réparties humoristiques. Nous sommes ici plongés dans des péripéties à connotations historiques où des Vikings et des Indiens toltèques sont mis en situation. Fort bien documenté et rempli de situations cocasses et amusantes, ce livre est vraiment agréable à lire! ■

PETITES ANNONCES

Voilier de croisière Corbin 39 1980 à double coque à vendre.

Équipements : ensemble de sept voiles en excellentes conditions, panneaux solaires, éolienne, annexe, poêle au kérosène, moteur Perkins et plus encore!

Contacter : Walter Gauthier

Courriel : gauthierwalter@hotmail.com

Téléphone – Québec : 450-883-8313

Téléphone – FLA : 321-271-3988

Prix : 105 000 $ CAN

Publiez votre petite annonce nautique sur le site internet et dans le prochain magazine de *Québec Yachting* pour seulement 50 $!

Contacter : Joani Hotte-Jean

Tél. : 1-855-965-9494, poste 204

Courriel : joani@editionsjeanrobert.com

Site internet : www.quebecyachting.ca/petites-annonces-nautiques

SEA-DOO
BRP
NOUVEAUTÉ EN 2019
FISH PRO
La nouvelle façon de pêcher!
DION
MOTO
ST-RAYMOND
1 877 337-8666 | dionmoto.com
SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK @dionmotoinc
© 2019 Bombardier Produits Récréatifs (BRP) inc. Tous droits réservés. ®,MC et le logo BRP sont des marques de commerce de Bombardier Produits Récréatifs Inc. ou de ses sociétés affiliées. †Bluetooth est une marque de commerce déposée appartenant a Bluetooth SIG, Inc., utilisée par BRP sous licence. Conduisez toujours prudemment et de façon responsable. Portez toujours les vêtements protecteurs appropriés, y compris les vestes de flottaison approuvées par la Garde cotière. N'oubliez pas que l'alcool et la drogue ne doivent jamais faire partie de votre randonnée en motomarine.

SEALVER
Sealver,
la nouvelle façon de naviguer!
DION
MOTO
ST-RAYMOND
1 877 337-8666 | dionmoto.com
SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK @dionmotoinc

ÉCONOMISEZ SUR VOS ASSURANCES

PARTENAIRE :

airmedic

Vous pourriez économiser

425 $[1] EN REGROUPANT VOS ASSURANCES

GRATUIT **PROTECTION AIRMEDIC**
d'une valeur de 250 $[2] en assurant à la fois votre bateau et votre auto ou votre résidence

Demandez une soumission maintenant!

lacapitale.com/bateau 1 855 780-4801

La Capitale
Assurances générales

L'ASSUREUR QUÉBÉCOIS DES PLAISANCIERS

La Capitale assurances générales inc., cabinet en assurance de dommages. En tout temps, seul le contrat d'assurance précise les clauses et modalités relatives à nos protections. Certaines conditions et exclusions s'appliquent. | **1**. Économie moyenne basée sur un sondage SOM mené auprès de 142 clients - juin 2017. Ce montant est présenté à titre indicatif et n'est pas une garantie d'économie. Plus de détails sur lacapitale.com. | **2**. Tarif ordinaire annuel pour une protection familiale Airmedic, taxes incluses. Plus de détails sur lacapitale.com/airmedic.