

Québec

Vol. 42 • N° 2

MD

# YACHTING

LE SEUL MAGAZINE DE NAUTISME  
EXCLUSIVEMENT NUMÉRIQUE AU QUÉBEC!

Printemps 2019



**NOUVEAUTÉS**  
**SUR LE MARCHÉ**  
**MOTEURS MARINS 2019**

Éditions  
Jean Robert

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

**DÉCOUVREZ LES LACS TÉMISCOUATA  
ET POHÉNÉGAMOOK!**

**UN SÉJOUR DE TROIS JOURS EN BATEAU :  
DESTINATION LE RICHELIEU**



La Capitale

Assurances générales

L'assureur québécois  
des plaisanciers

# ÉCONOMISEZ SUR VOS ASSURANCES

Vous pourriez économiser

**425 \$<sup>1</sup>** EN REGROUPANT  
VOS ASSURANCES

- Aucune obligation d'assurer aussi votre automobile
- Obtenez une soumission en un seul appel!

**Demandez une soumission maintenant!**

**[lacapitale.com/bateau](http://lacapitale.com/bateau)** 1 855 780-4801



L'ASSUREUR QUÉBÉCOIS  
DES **PLAISANCIERS**

  
**La Capitale**  
Assurances générales

# NOUVEAU

Abonnez-vous dès maintenant  
au magazine numérique Québec **YACHTING**

[www.quebecyachting.ca/abonnement-numerique](http://www.quebecyachting.ca/abonnement-numerique)



**C'EST GRATUIT!**

# CONCOURS

**À GAGNER**



**Ensemble Rapala**  
Valeur de 750\$

en collaboration avec



Le tirage aura lieu le 17 juin 2019! Bonne chance à tous!

\*Détails et règlements du concours au

[www.quebecyachting.ca/concours-abonnez-vous-et-courez-la-chance-de-gagner-un-ensemble-rapala-princecraft/](http://www.quebecyachting.ca/concours-abonnez-vous-et-courez-la-chance-de-gagner-un-ensemble-rapala-princecraft/).

Pour toutes questions concernant votre abonnement numérique, veuillez contacter Joani Hotte-Jean au [joani@editionsjeanrobert.com](mailto:joani@editionsjeanrobert.com) 1 855 965-9494, poste 204.

**Président et éditeur :**

Jean Paré  
[jpare@editionsjeanrobert.com](mailto:jpare@editionsjeanrobert.com)

**Rédactrice en chef :**

Joani Hotte-Jean  
[joani@editionsjeanrobert.com](mailto:joani@editionsjeanrobert.com)

**Articles & textes :**

Antoine Carignan-Turcotte, Bernard Labrecque, Coupe Femina, CRYQ, Denise Gauthier, Georges Leblanc, Hilda Luyt, Jacques Chalifour, Jean-Louis Lévesque, Monique Reeves, Nicolas Authier, Nicolas Gibault, Parcs Canada - Béatrice Launay, Réal Larose et Ulysse.

**Réviseur :**

Jacques Lemay

**Coordonnatrice de production :**

Alexandra Bourgault  
[abourgault@editionsjeanrobert.com](mailto:abourgault@editionsjeanrobert.com)

**Infographie :**

Marie-Claude Dubé  
[mcdube@editionsjeanrobert.com](mailto:mcdube@editionsjeanrobert.com)

Le magazine numérique 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 publicitaires est interdite sans l'autorisation écrite de Québec Yachting.

ISSN 2562-3656

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives Canada

**Éditions  
Jean Robert**

300, rue George-VI,  
Terrebonne (Québec) Canada J6Y 1N9  
[info@editionsjeanrobert.com](mailto:info@editionsjeanrobert.com)  
Tél. : 450 965-9494  
Sans frais : 1 855 965-9494  
Télé. : 450 965-9009



Conseil Canadien  
de la Sécurité  
Nautique.

CASBA  
Canadian Boat-Swearing Association

## SOURIEZ, C'EST LE PRINTEMPS!

L'hiver a été long et nous en a fait voir de toutes les couleurs. Je vous propose de laisser cette saison derrière vous afin de vous plonger entièrement dans la belle saison de navigation qui commencera très bientôt! Pour bien vous préparer, je vous convie à lire l'article de Bernard Labrecque à la **page 26**. Ce dernier vous recommande notamment de rafraîchir vos connaissances et d'en savoir plus sur les nouvelles caractéristiques du plan d'eau sur lequel vous naviguez.



*Joani Hotte-Jean*

Dans ce numéro, nous vous présentons quelques nouveaux moteurs marins. Puisque la taille des bateaux ne cesse d'augmenter, il est normal que la puissance des moteurs augmente aussi. BRP et Mercury Marine ont donc lancé respectivement un moteur Rotax ACE de 300 chevaux et un hors-bord Verado de 400 chevaux. De son côté, Torqeedo ne cesse d'innover en mettant sur le marché des batteries plus performantes et de nouveaux modèles de moteurs, dont le Deep Blue de 1000 kW et le Travel 1103 C. Vous aimeriez en savoir davantage sur la propulsion électrique? Ne manquez pas l'article de Nicolas Authier à la **page 14**. Quant à l'expert maritime Nicolas Gibault, il vous donne de précieux conseils pour prévenir les problèmes de corrosion de vos systèmes électriques. Puis Réal Larose vous informe sur les outils de communication des pêcheurs.

Notre chroniqueuse Monique Reeves vous fait découvrir les magnifiques lacs Témiscouata et Pohénégamook alors que Parcs Canada vous propose un séjour de trois jours en bateau sur la rivière Richelieu. Jacques Chalifour vous présente son petit guide de planification mis au point au fil des années afin de planifier une saison de navigation. De leur côté, Denise Gauthier et Jean-Louis Lévesque sont toujours dans les San Blas et devront faire face à des problèmes avec leur moteur. Je vous présente aussi l'aventure de Pierre-Olivier Forest-Hivon et Héra Ménard qui sont partis de la Marina de Repentigny sur *Le Voilier Orange* à destination des Bahamas en effectuant un détour par la Nouvelle-Écosse. Si cette province vous intéresse, vous trouverez des idées d'endroits à visiter, tirées du livre *Acadie et Provinces maritimes du Canada*, à la **page 54**, et n'oubliez pas de **participer au concours!**

Chers plaisanciers et plaisancières, bon début de saison! ■

 **BAVARIA**  
YACHTS

**R55**  
FLY



**R40**  
FLY



**R40**  
FLY



**S33**



**S36**



**S40**



**MATHIAS**  
MARINE

Votre concessionnaire Bavaria  
Yachts en Ontario, au Québec,  
dans les Maritimes et au lac  
Champlain

874, chemin des Patriotes  
Saint-Mathias-sur-Richelieu Qc J3L 6A2  
mathiasmarine.com  
Téléphone: (450) 467-3868



## À LA BARRE

**4 SOURIEZ, C'EST LE PRINTEMPS!**

## NOUVEAU

**8 NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ**

*Moteurs marins 2019*

**18 NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ**

*Bateaux à moteur et voiliers*

**44 EXPÉRIENCE À DÉCOUVRIR**

*S'évader du quotidien avec AquaPiknik*

**45 PRODUITS À DÉCOUVRIR**

- Application QuaiExpress
- Sauvez-moi SOS – Appareil visuel de détresse clignotant

## CONSEILS

**14 ÉVOLUTION DE LA PROPULSION ÉLECTRIQUE**

**26 NOUVELLE SAISON DE NAVIGATION! NOUVEAUX DOCUMENTS NAUTIQUES?**

**28 PRÉVENIR LES PROBLÈMES DE CORROSION DES SYSTÈMES ÉLECTRIQUES**

**30 PARLONS PÊCHE**

## ESSAIS ET TRANSFORMATION

**34 SPORT 172 DE PRINCECRAFT**

**38 R40 COUPE DE BAVARIA YACHTS**

**40 X-PLODE 25RX DE MANITOU**

**42 REVAMPER UN TANZER 22**

## DESTINATIONS

**22 VIVIFIANTS ET PURS, LES LACS TÉMISCOUATA ET POHÉNÉGAMOOK EXALTENT LA BEAUTÉ DU SAINT-LAURENT**

**54 LA NOUVELLE-ÉCOSSE : BAINÉE PAR LA MER**

*(Extraits tirés du livre « Acadie et Provinces maritimes du Canada »)*





## NAVIGATION

- 46 UN SÉJOUR DE TROIS JOURS EN BATEAU : DESTINATION LE RICHELIEU**
- 50 LE VOILIER ORANGE EST PARTI POUR UNE NOUVELLE AVENTURE**
- 58 À VOS CARTES, PRÊTS, PARTEZ!**  
*La saison de voile est à nos portes!*
- 62 LES SANS BLAS, PRISE 2**
- 66 LE CANAL DE KIEV**

## ÉCHOS

- 70 BEAUCOUP DE NOUVEAUTÉS POUR JEUNES MARINS URBAINS (JMU) EN 2019!**
- 72 CALENDRIER DES RÉGATES 2019 DU CRYQ**
- 74 INSCRIVEZ-VOUS À LA 6<sup>E</sup> ÉDITION DE LA COUPE FEMINA!**
- 76 QUEL TYPE D'EMBARCATION PRENDRA LE TITRE DE RAFALE III?**

## LECTURE

- 80 • LA MER POUR HORIZON**
- MARIO CYR, L'AVENTURIER DES GLACES**
- ALASKA**

*En couverture : Islamorada Boatworks propulsé par un moteur Verado de 400 ch de Mercury Marine.*

*Cette parution numérique a été adaptée afin d'être bien lue sur votre ordinateur, votre tablette ou votre téléphone. Vous avez des commentaires ou des suggestions? N'hésitez pas à m'écrire au [joani@editionsjeanrobert.com](mailto:joani@editionsjeanrobert.com)!*

- *Plus épuré*
- *Interactif*
- *Caractères plus grands*
- *Cliquez sur cette icône pour obtenir plus d'information.*
- *En tête d'article, cliquez sur le nom d'un collaborateur pour lui écrire.*



**PHOTOS DE RÊVE  
DES LECTEURS  
PAGE 78 ET 79**



# **NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ MOTEURS MARINS 2019**

## **BRP**

Le 1<sup>er</sup> août dernier, BRP annonçait la sortie du plus puissant moteur à propulsion Rotax jusqu'à ce jour, le Rotax ACE (Advanced Combustion Efficiency) 300. Maintenant disponible sur les modèles de bateaux à jet Scarab et Chaparral Vortex, le Rotax ACE 300 est donc le moteur le plus puissant dans le domaine des bateaux à jet. En outre, le nouveau moteur comprend des caractéristiques telles qu'un compresseur de suralimentation sans entretien, un système de refroidissement en boucle fermée, un contrôle de la poussée latérale, un bruit d'entrée réduit, une qualité sonore améliorée et la fonctionnalité intelligente récompensée Neutral and Reverse (iNR, neutre et inversion).



*Rotax ACE 300.*

## **MERCURY MARINE**

Mercury Marine, une division de Brunswick Corporation, célèbre ses 80 ans cette année. Cette compagnie a investi plus d'un milliard de dollars depuis 2008 dans l'expansion de la recherche, du développement et des capacités de production. L'an dernier, Mercury a lancé 19 nouveaux moteurs hors-bord à quatre temps V-6 et V-8, couvrant la plage de 175 ch à 300 ch des marques Verado, FourStroke, Pro XS et SeaPro.



*Moteurs Verado de 400 ch.*

Au Salon nautique international de Miami 2019, Mercury a exposé près de 200 moteurs hors-bord de plus qu'en 2018, ce qui représente un nombre record et une augmentation de 7 % par rapport à l'an dernier. La compagnie a profité de l'occasion pour lancer son moteur hors-bord Verado de 400 ch. Il s'agit du produit le plus puissant de cette gamme. Depuis le lancement du Verado de 350 ch et du Mercury Racing 400R il y a quatre ans, les consommateurs demandaient un moteur Verado avec plus de puissance. C'est maintenant mission accomplie! Cette nouveauté convient à un large éventail d'embarcations, notamment pour les bateaux avec console centrale, les pontons, les bateaux pour la pêche en mer (*bay boats*) et les bateaux de sports nautiques de grande taille. Mercury a aussi dévoilé un moteur de course sterndrive de 1100 ch et a présenté un moteur hors-bord de 5 ch au propane.

## TORQEEDO



***Batterie Power 24-3500 de Torqeedo.***

L'objectif de Torqeedo en 2019 est de continuer d'innover et de rester à la fine pointe de la technologie de la mobilité électrique sur l'eau afin de créer des produits pour une navigation électrique plus propre, sécuritaire et durable. Il est d'ailleurs prévu que Torqeedo mette sur le marché cette année un nouveau moteur Deep Blue de

100 kW (équivalant à 134 ch), ce qui signifie que si vous avez une installation comprenant deux moteurs, vous pourriez atteindre jusqu'à 200 kW de puissance sans consommer une seule goutte de carburant!

En 2017, Torqeedo avait adapté les batteries au lithium des voitures électriques de BMW au marché du nautisme. Deux ans plus tard, la compagnie lance une batterie plus performante : la Deep Blue de 40 kWh qui dispose d'une capacité supplémentaire de 30 %. Cette augmentation de l'énergie et de la densité énergétique s'appliquera également à sa batterie de 24 volts qui change de nom pour Power 24-3500.



***Pêcher en kayak avec le moteur Ultralight 403 A de Torqeedo.***

Quant au Travel 1103 C, il pourra répondre aux besoins des propriétaires de petits bateaux ou d'annexes. Il y a aussi l'Ultralight 403 A 2019, doté d'un nouveau support qui facilite son installation et offre davantage de fonctions de contrôle ainsi que de transport. La pêche en kayak motorisé, en ayant les mains libres, deviendra encore plus pratique.

Avon a collaboré avec Torqeedo afin de créer l'Avon eJet 450, un bateau 100 % électrique, motorisé par un moteur Deep Blue 55 kW, combiné à une

## NOUVEAU

batterie au lithium-ions de dernière génération d'une capacité de 30,5 kilowatts/heure ayant fait ses preuves dans la BMW i3. Grâce à la technologie Hydrojet de Torqeedo, cette nouveauté atteint une vitesse de pointe de 31 nœuds et dispose d'une autonomie de 90 minutes en naviguant à une vitesse d'environ 23 nœuds et de 7 heures en naviguant à une vitesse de 5 nœuds.



### VOLVO PENTA

L'été dernier, Volvo Penta a annoncé qu'elle souhaitait proposer des solutions de propulsion électriques d'ici 2021 afin d'offrir des produits adaptés aux besoins des clients, durables et performants. En effet, les avancées technologiques et la capacité des batteries s'améliorent sans cesse, ce qui devrait rendre la navigation verte de plus en plus réalisable pour un plus grand nombre d'utilisateurs.

« C'est le début d'une longue transition. Pour les prochaines années, les systèmes de propulsion à essence et au diesel resteront la source d'énergie la plus appropriée pour de nombreuses applications. » – Björn Ingemanson, président de Volvo Penta.

Peu de temps après avoir publicisé cet objectif, l'entreprise a dévoilé un concept hybride pour son système de propulsion IPS, prévu pour les moteurs de 8 à 13 litres. C'est là un gage d'une navigation à zéro émission qui améliore le confort à bord et la manœuvrabilité du bateau. Des tests

sont présentement effectués à Göteborg, en Suède. Ce système devrait être proposé aux clients commerciaux en 2021, puis aux plaisanciers.

### YAMAHA



Ce printemps, Yamaha a prévu mettre sur le marché deux nouveaux moteurs : le F20 et le T25. Le premier est un hors-bord portable à quatre temps de 20 ch qui combine puissance, efficacité et commodité. Son alternateur produit jusqu'à 16 ampères de puissance, soit 60 % plus de puissance sortante que la génération antérieure. Son interrupteur de régime de traîne variable sera apprécié des pêcheurs. Il sera disponible en version d'arbre de 20 po (L) et de 15 po (S) et vous pourrez choisir entre une barre de démarrage à distance électrique ou manuelle ou la barre de direction multifonction optionnelle. Quant au deuxième, le T25, il est conçu pour faire face à des conditions plus difficiles. L'ajout d'un modèle d'arbre de 25 po cible une plus grande gamme de hors-bord auxiliaires. L'hélice Dual Thrust a été spécialement testée et développée pour ce modèle qui sera disponible avec des longueurs d'arbre de 20 po (L) ou de 25 po (X) et offrira

# Du plaisir à volonté, mais faites attention à ce que vous rapportez!



Des espèces aquatiques envahissantes peuvent s'accrocher à votre embarcation ou à vos équipements et se propager dans un nouveau plan d'eau.

## Nettoyer pour ne pas propager les envahisseurs

Un simple nettoyage des embarcations et des équipements, loin de tous plans d'eau, contribue à préserver l'équilibre de votre environnement. Soyez prévenant en suivant ces 4 étapes sur place ou avant votre prochaine visite, sur un autre plan d'eau.



**Inspecter tout ce qui a touché à l'eau et retirer tous les organismes qui y sont accrochés**



**Vider l'eau qui pourrait se trouver à bord avant de partir (le moteur, les caissons, les glacières, etc.)**



**Nettoyer et sécher l'embarcation et tous les équipements**



**Répéter l'opération après chaque visite d'un nouveau plan d'eau**

Pour plus de détails sur les techniques à utiliser, consultez le Guide des bonnes pratiques en milieu aquatique dans le but de prévenir l'introduction et la propagation d'espèces aquatiques envahissantes sur notre site Web [www.mffp.gouv.qc.ca](http://www.mffp.gouv.qc.ca)

## NOUVEAU

un démarrage électrique avec lanceur à rappel manuel auxiliaire ainsi qu'un démarrage manuel.

L'année dernière, Yamaha a annoncé le lancement de son moteur hors-bord V8 XTO hauturier de 5,6 litres. Son système à injection directe contient cinq pompes à essence et une pression d'injection jusqu'à 2900 PSI. Les nouvelles hélices XTO OS pour bateaux et yachts sont conçues pour augmenter le potentiel de puissance du moteur en produisant une plus grande poussée en marche avant et arrière. Il possède aussi un système de direction à assistance électrique intégré : une première! Cela lui permet de répondre plus rapidement aux données de direction qu'un système conventionnel. ■



Moteurs 425 XTO de Yamaha.

## QUESTION / RÉPONSE

**QY :** Chez Princecraft, dans un avenir rapproché, pensez-vous offrir davantage de produits propulsés par des moteurs électriques?

**Réponse de Jean-Philippe Martin-Dubois, directeur Marketing et Expérience client chez Princecraft :** « Notre plus gros problème actuellement, c'est vraiment la propulsion. Il n'existe pas de moteurs dont la capacité et l'autonomie sont suffisantes pour être utilisées longtemps et surtout pas pour affronter des conditions difficiles comme sur le Saint-Laurent avec du courant et des vagues de trois pieds. Les pontons Brio<sup>e</sup> 15 et Brio<sup>e</sup> 17 propulsés avec un moteur Torqeedo 2.0R ou 4.0R sont appréciés de nos clients qui naviguent sur des lacs où une restriction est présente concernant les bateaux avec un moteur à essence. Dans le futur, les batteries devront être plus petites afin de prendre moins d'espace ainsi qu'offrir plus de puissance et d'autonomie. De plus, les prix sont beaucoup trop élevés. Quel plaisancier voudrait payer 6000 \$ pour une batterie Torqeedo quand il pourrait se procurer deux batteries à 160 \$ pour le même résultat? L'industrie de l'automobile sera sans doute un précurseur dans le domaine de la motorisation électrique. C'est à suivre! »



Ponton Brio<sup>e</sup> 17 de Princecraft.

# PRINCECRAFT®

DOMINEZ L'EAU™



Configurez votre embarcation 2019  
en ligne dès maintenant!

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

PLAISIR +  
AVENTURE

L'expérience  
**PRINCECRAFT**

 BRUNSWICK

 MERCURY



 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, B.A. Payne's Marine, Kellogg Marine et Lankhorst Tackle; 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 SCFIT 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

# ÉVOLUTION DE LA PROPULSION ÉLECTRIQUE



« Paradigme 2.0 » et ses panneaux solaires.

**L'**industrie du nautisme voit graduellement arriver des moteurs marins électriques sur le marché. Cette évolution se fait un peu plus lentement que pour le marché de l'automobile. La propulsion électrique marine reste elle aussi réservée à un marché haut de gamme. Par contre, cette technologie offre plusieurs avantages opérationnels et environnementaux qui en feront peut-être éventuellement une option de propulsion valable pour plusieurs plaisanciers. L'arrivée sur le marché de moteurs électriques marins dépend essentiellement de la nouvelle technologie des batteries au lithium. Plusieurs voiliers de croisière hauturière y ont recours pour créer des banques de batteries maison plus légères, plus performantes et plus durables que les anciennes banques à décharge profonde et AGM.

## UN EXEMPLE DE BATTERIES AU LITHIUM MAISON SUR UN VOILIER

Sur *Paradigme 2.0*, j'utilise deux batteries de

100 ampères LiFePO comme banque maison depuis janvier 2014. Cette banque me donne une performance globale supérieure à trois batteries de type 4D à décharge profonde qu'elle remplace. Je récupère un compartiment complet d'espace de rangement et cela représente environ 132 lb (60 kg) d'allègement. Le fabricant promet une durée de vie d'environ 20 ans. Cela fait cinq ans que je les utilise, soit environ la durée de vie utile d'une banque traditionnelle pour une utilisation intensive. Cette modification m'a coûté 2000 \$ US. J'ai acheté ces batteries du fabricant au Salon nautique international de Miami, alors qu'elles étaient en solde. Je ne vois pas de diminution de performance notable à l'heure actuelle; je vous en reparle dans 10 ans, promis! Qui aime remplacer de vieilles batteries 4D ou 6 volts? Je devrais m'éviter cette tâche pour plusieurs autres années. Pour l'instant, j'aurais de la difficulté à revenir à l'utilisation d'une banque de batteries traditionnelles.

## DUFFY

Le premier exemple de succès commercial d'un

bateau à propulsion électrique est probablement fourni par les embarcations de la marque **Duffy**. Il s'agit de bateaux de plaisance utilisés pour faire du taxi à l'intérieur de ports protégés, comme à Newport Beach et San Diego en Californie ou Fort Lauderdale en Floride. Ils sont très populaires pour explorer paisiblement des canaux protégés. Ces bateaux naviguent lentement sur de courtes distances, de quai à quai et utilisent des batteries conventionnelles. Les courtes distances qu'ils parcourent leur permettent de se recharger fréquemment à chaque quai où ils s'arrêtent.

## COMPAGNIE CANADIENNE DE BATEAUX ÉLECTRIQUES

La Compagnie canadienne de bateaux électriques, basée à Boisbriand, offre sa gamme de bateaux Fantail qui concurrence avantageusement les Duffy californiens en utilisant la dernière technologie de propulsion **Torqueedo**. Elle utilise des batteries au lithium de haute qualité qui donnent à ses embarcations des performances et une autonomie remarquables! Ces caractéristiques sont adaptables selon le désir de l'acheteur et, bien sûr, selon son budget. En guise d'exemple, le Volt 180 peut être équipé d'une motorisation de 2 kWh à 60 kWh. La propulsion la plus puissante est amplement suffisante pour vous permettre de pratiquer du ski nautique ou affronter un fort courant! BMW fabrique la batterie au lithium-ion de 32 kWh qui se trouve sur la version haute performance! Il s'agit donc d'une option verte disponible pour les plaisanciers, une fierté réelle pour le nautisme québécois!

## LES PRINCIPAUX ACTEURS DU MARCHÉ

Le marché de la propulsion électrique marine semble actuellement s'articuler autour de deux fabricants, soit **Torqueedo** (mentionné précédemment) et **Ocean Volt**. Ces deux compagnies présentent des technologies très intéressantes pour l'avenir.

## OCEAN VOLT

**Ocean Volt** se spécialise dans la production d'un système adapté aux voiliers de plaisance ou de navigation hauturière. Ce système est très



*Le Volt 180 de la Compagnie canadienne de bateaux électriques.*

intéressant du fait qu'il se substitue de façon impeccable à un *saildrive* moderne qui équipe la plupart des voiliers d'aujourd'hui. La technologie permet aussi d'utiliser la rotation normale de l'hélice du bateau lorsque l'on navigue à voile pour recharger les batteries lors de longues navigations. Cette possibilité est extrêmement avantageuse lorsque l'on considère une navigation transocéanique. La combinaison d'un groupe électrogène de plusieurs kilowatts avec la capacité de le recharger en plein milieu de l'océan confère au bateau une autonomie de navigation en théorie illimitée. Tant que le système fonctionne et qu'on le place dans le bon vent, le bateau recharge ses batteries avec son moteur électrique en navigation qui se transforme alors en générateur, ce qui permet des navigations complètes sans combustible fossile. C'est le défi qu'**Ocean Volt** a décidé de relever en commanditant le prochain **Vendée Globe d'Alex Thomson**. Ce sera très intéressant de suivre l'édition de cette course mythique.

La technologie **Ocean Volt** a aussi été retenue par le fabricant **Garcia Yachts** pour produire son modèle de 45 pieds à la demande de l'un de ses clients. **L'Exploration 45** se veut un bateau d'aventure ultime permettant des navigations confortables et sécuritaires dans les hautes latitudes pour toutes les conditions météo

## CONSEILS

possibles. Ce bateau est un concept du célèbre navigateur britannique Jimmy Cornell qui compte à son actif plusieurs tours du monde. Il a aussi publié plusieurs livres de routes marines et de destinations de croisière. Il est une sommité reconnue dans le monde de la voile hauturière d'aventure. Ce nouveau client voulait réaliser un bateau le plus écologique possible. **Ocean Volt** semble répondre à cette demande avec un système hybride électrique-diesel. Fait historique intéressant, il s'agit d'un retour dans le passé. Les sous-marins allemands de la Seconde Guerre mondiale utilisaient une propulsion hybride électrique-diesel. Un autre projet à suivre dans les prochains mois et les prochaines années.

Les solutions d'**Ocean Volt** sont intéressantes bien que dispendieuses. Son site web suggère un budget d'environ 35 000 € (environ 52 995 \$ CAN) pour équiper un voilier de 12 mètres lui donnant une autonomie d'une heure à la puissance nominale.

### TORQEEDO

La compagnie **Torqueedo** offre, depuis plusieurs années, une gamme d'unités de propulsion marine électrique et hybride complète. Elle a un moteur électrique pour votre kayak d'expédition ou pour votre bateau à moteur de haute performance. Elle offre aussi des systèmes hybrides diesel-électrique qui permettent de répondre à une variété impressionnante d'applications, incluant des bateaux de croisière hauturière de plus de 50 pieds.

Évidemment, le coût reste substantiel. Par exemple, pour remplacer mon bon vieux moteur Yamaha de 20 ch à deux temps, **Torqueedo** me propose la solution suivante : le **Cruise 10 TS**. Ce système promet des performances similaires à mon 20 ch de Yamaha avec deux batteries **Torqueedo 48 volts** pour une autonomie de 60 minutes à plein régime. Le tout pour un prix d'achat initial de 19 000 € (environ 28 769 \$ CAN) incluant les taxes, les frais de transport exclus. Cela étant dit, si on fait le compromis de naviguer à vitesse réduite,

la solution présente une autonomie de six heures, ce qui peut satisfaire certains utilisateurs d'annexe de 3,5 mètres. Dans cet ordre d'idées, on pourrait faire le choix d'un **Cruise 2 TS** qui, pour un coût total de 6500 € (environ 9842 \$ CAN), nous donne une autonomie d'environ 3 heures (avec une puissance maximale très inférieure) avec une seule batterie **Power 24- 3500**. On se rapproche d'une solution réaliste et abordable.



La propulsion électrique ou hybride électrique présente plusieurs avantages intéressants, entre autres une réduction des émissions de carbone, une possibilité de créer sa propre énergie en naviguant et possiblement un meilleur confort et plus de sécurité à bord. Selon le besoin de l'utilisateur, certaines solutions peuvent devenir abordables s'il est possible d'accepter les limites de puissance et d'autonomie que la technologie actuelle impose à un plaisancier moyen ou d'adapter sa navigation. Les nouveaux yachts d'aventure ultime laissent entrevoir un futur où cette technologie pourrait prendre une place importante dans le marché de la plaisance. Ce sera possible seulement si on arrive à une réduction importante des coûts des batteries. Cette évolution promet d'être fascinante! ■



Elan développe un  
**nouveau**  
voilier de croisière!

Le voilier de croisière légendaire est modernisé: plus grand, meilleur, plus confortable. Les yachts Elan Impression ont toujours été réputés pour leur confort, leur sécurité, leur construction de qualité supérieure, leurs excellentes caractéristiques de navigation et leur capacité en équipage réduit. Maintenant, ils sont encore meilleurs: un design intérieur actualisé, un cockpit plus grand et des fonctionnalités modernes à profusion.

**elan**

IMPRESSION 45.1



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](mailto:julie@springlineyachtsales.com)

# NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ MODÈLE 2019

## BATEAUX À MOTEUR

### G3 BOATS

Chaque année, le manufacturier G3 Boats présente de nouveaux modèles ou apporte des améliorations à ses modèles existants. L'année 2019 ne fait pas exception avec 15 embarcations nouvelles ou revampées! La série Angler accueille les V18 C, V17 SF et V19 SF. Les Bay 20 DLX Tunnel (Camo) et Bay 22 DLX, qui existaient déjà, ont subi des modifications, tout comme le Gator Tough 18 CCJ DLX (Jet Tunnel Hull). Quant au Gator Tough 20 CC Camo Jon Boat, il fera son apparition en 2019. Du côté de la série Sportsman, le 1710 offre de nouvelles options de design, tandis que les 1910 Limited Edition, 2100 et 2400 sont tout nouveaux.



Angler V17 SF de G3 Boats.

## NAUTIQUE

En novembre 2018, Nautique a introduit le tout nouveau Nautique 200 qui incarne le plaisir de naviguer pour tous avec son design intérieur ouvert offrant beaucoup d'espace. Il permet d'asseoir neuf personnes, possède un pare-brise complet et offre d'excellentes performances pour les amateurs de ski nautique!

Parmi les quelques nouvelles fonctionnalités et innovations proposées par Nautique pour la nouvelle année, notons la tour Flight Control, disponible en version standard sur les modèles de la série G. Elle est dotée d'un système qui permet de la descendre ou la monter au contact d'un simple bouton. Cela est bien pratique si vous êtes seul et que vous devez passer sous un pont ou entrer dans un hangar à bateaux.



Nautique 200.

Il y a aussi la technologie MicroTuner de Nautique. Des micro-tuners se déploient automatiquement dans l'eau au niveau du tableau arrière de la coque et perturbent la circulation de l'eau derrière le bateau, remplissant ainsi les creux du sillage avec de l'eau. Cela permet de réduire considérablement les perturbations ressenties par les skieurs. De plus, les bateaux de la série G seront équipés d'un nouveau pare-brise aux lignes épurées. Un toit bimini sera disponible en option et la tour munie de haut-parleurs a été améliorée et comprend la toute dernière technologie stéréo avec les haut-parleurs M6 de JL Audio. Des sièges passagers rabattables, robustes, esthétiques et faciles à utiliser sont aussi maintenant offerts.

Enfin, en option, les modèles GS22 et GS24 sont dorénavant disponibles avec le système de ballast Pro Wake/Surf ajoutant 700 lb (317 kg) à l'arrière et contrôlable grâce à l'écran tactile LINC Panoray.

## SUNCATCHER

Comme nouveautés chez le fabricant de pontons SunCatcher, le modèle Diamond Elite 326 SE a été conçu pour la détente et le divertissement. Le ponton est rehaussé grâce à une nouvelle combinaison de clôtures noires avec des graphiques Desert Sand et des touches de couleur diamant à l'intérieur. Chaque siège s'incline et pivote pour un confort total.

Pour sa part, le V22 CC est le premier ponton à console centrale de cette gamme de SunCatcher. Il comprend des caractéristiques de pêche de la proue à la poupe, dont des sièges disséminés aux quatre coins du ponton pour effectuer vos lancers, un grand espace de rangement pour les cannes à pêche et deux viviers fournissant 83 litres (22 gallons) d'eau fraîche et aérée. Ce nouveau modèle permettra à onze personnes de naviguer confortablement. De plus, il est entièrement personnalisable puisque vous pouvez choisir vos couleurs et votre revêtement de pont préférés.



V22 CC de SunCatcher.

Le V324 SE (SE pour *Stern Entertainment*) est équipé de deux chaises capitaine avec dossier haut et un comptoir à l'arrière afin de faciliter le service pour tout le monde à bord. Au centre, vos invités pourront prendre place sur la banquette en L à côté du capitaine ou à l'avant sur les banquettes de type chaise longue. Le tableau de bord moulé

de la console comprend des jauges Quality Faria ainsi qu'une radio Jensen dont les commandes et entrées audio sont à portée de main. Des GPS Lowrance ou Simrad sont disponibles en option.

Finalement, comme pour tous les autres modèles SunCatcher, avec le X324 RC, vous obtenez 2 pi (0,6 m) d'espace de plus sur le pont que les autres marques, offrant ainsi davantage de places assises sur les banquettes et de rangement autant à l'avant qu'à l'arrière. Notons que deux des trois portes permettent l'accès avec un fauteuil roulant.



Concept de bateau à moteur équipé de foils développé par le groupe Beneteau.

## BENETEAU DÉVELOPPE UN PREMIER BATEAU À MOTEUR AVEC FOILS!

Après avoir conçu un premier voilier équipé de foils, le Figaro Beneteau 3, le groupe Beneteau a dévoilé un nouveau concept de bateau à moteur équipé de foils. Cette nouveauté, construite en Vendée, est le fruit d'une collaboration entre Sarrazin Design – Groupe DEMS, SEAir et Noval. Celle-ci a été testée et mise au point au port de Saint-Gilles-Croix-de-Vie où elle a effectué ses premiers « vols » en février. Les résultats des tests? Des sensations inédites en navigation, amélioration des performances du bateau, meilleur confort à bord en navigation et évidemment... réduction de la consommation de carburant!

# NOUVEAU

## VOILIERS

### BENETEAU

Après la renaissance de la gamme First en 2018, Beneteau prépare le lancement officiel du First Yacht 53, qui aura lieu au Yachting Festival de Cannes en septembre prochain. Cette nouveauté répondra aux besoins d'une clientèle adepte de voiliers luxueux et performants. Roberto Biscontin voulait que sa carène soit parfaitement équilibrée sous voiles et le minutieux Lorenzo Argento s'est occupé du plan de pont ainsi que de l'intérieur afin de créer une œuvre minimaliste du yachting moderne avec un roof bas, un arrière large et ouvert et un cockpit épuré.



L'Oceanis 30.1, le plus petit modèle de la gamme croisière de Beneteau, a quant à lui été dévoilé au Boot Düsseldorf en janvier dernier. Ce voilier transportable, aux dimensions de 9 m x 3 m (30 pi x 10 pi) est disponible en version quille relevable et mât pivotant pour naviguer sur les lacs et rivières. Sa robustesse et ses diverses options de personnalisation vous permettront aussi de l'utiliser pour la navigation hauturière. Ce modèle peut correspondre autant aux exigences des nouveaux plaisanciers que des plus aguerris avec sa proposition originale comprenant une barre franche sur doubles safrans ou sa double barre à roue. L'intégration des planchers à la structure du bateau permet d'atteindre 1,98 m (6 pi 5 po) de hauteur sous barrots dans la partie centrale du bateau et 1,85 m (6 pi) dans les deux cabines doubles. ■



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**  
performancnc.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

**LAPORTE**  
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**



sea-doo.com



BATEAUX  
**LEGEND**

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

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

Concessionnaire autorisé :

**LAPORTE**  
SPORTS

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

© 2019, Rec Boat Holdings, LLC. Tous droits réservés. TM et © sont des marques de commerce d'une division de Rec Boat Holdings, LLC ou ses fournisseurs.

La performance et le luxe  
sans compromis



**Manitou**  
PASSION. PRÉCISION. PERFORMANCE.

Concessionnaire autorisé :

**LAPORTE**  
SPORTS

576, route 131  
Joliette, Qc  
J6E 0M2  
1 888 597-3169  
www.lapointesports.com

# VIVIFIANTS ET PURS, LES LACS TÉMISCOUATA ET POHÉNÉGAMOOK EXALTENT LA BEAUTÉ DU BAS-SAINT-LAURENT!



**Q**uels moments magiques nous avons vécus, heureux de pouvoir contempler ces deux magnifiques lacs situés dans la région du Témiscouata, dans le Bas-Saint-Laurent, près de la frontière qui sépare le Québec du Maine et du Nouveau-Brunswick! Si près, en fait, que les trois frontières se juxtaposent à certains endroits. Habités que nous sommes aux congestions routières de Montréal et de sa banlieue, cette évasion de quelques jours fut un pur moment de bonheur et l'occasion de faire le plein de beaux souvenirs visuels. La Route des frontières (289) nous a conduits vers l'immensité de ce territoire boisé et sauvage, où s'étalent de magnifiques paysages et où s'encastrent ces deux lacs aux creux des montagnes Appalaches. En fait, 87 % du territoire est forestier. C'est un véritable baume pour les amateurs de nature et de plein air! L'atmosphère et l'odeur des zones boisées relaxent l'être humain. J'en suis revenue plus zen et détendue...

## LE PARC NATIONAL DU LAC-TÉMISCOUATA

Ouvert seulement depuis 2013, ce nouveau parc national porte le même nom que le lac qui le côtoie. Nous y avons rencontré, au chalet d'accueil de l'Anse-à-William, Denis Ouellet, le directeur. Visiblement très heureux de son travail, il nous a entretenus avec passion de ce magnifique parc. Natif de Dégelis, à l'extrémité sud du lac qui n'a plus de secret pour lui, Denis communique fort bien son enthousiasme et son amour pour la nature sauvage de la région. Il nous cite Grey Owl (Archibald Belaney de son vrai nom), l'auteur de plusieurs livres et articles prônant la vie en forêt, qui a vécu ici durant trois ans au début des années 1930. Celui-ci s'était donné pour mission de protéger les animaux sauvages, notamment les castors. Il a d'ailleurs fait l'objet d'un film mettant en vedette Pierce Brosnan qui joue le rôle de ce trappeur mi-apache, mi-écossais qui abandonne la chasse pour sauver les castors à une époque où ils étaient en voie d'extinction à cause d'une prédation par les Européens. Deux courts métrages ont aussi été tournés par l'Office national du film,



en collaboration avec Parcs Canada, dont « Le peuple des castors » qui a connu beaucoup de succès aux États-Unis et en Grande-Bretagne. Il fut un précurseur de la protection de la nature et ses conférences sur le sujet furent très populaires.

Le lac, d'une longueur de 40 km, a été formé il y a environ 8000 ans et coule au sud vers la rivière Madawaska, puis dans le fleuve Saint-Jean. Jadis, il se déversait dans le fleuve Saint-Laurent, situé à 60 km vers le nord. Il est très profond, soit environ 100 pieds, d'où l'origine de son nom qui signifie « profond » en langue indienne malécite. Il n'a pas de hauts-fonds ni de larges battures.

Seule grosse industrie établie sur son pourtour, la compagnie Cascade fabrique ici des boîtes de carton. En fait, 45 % des rives du lac sont protégées au niveau du parc, ce qui n'empêche pas la navigation au-delà des 200 mètres du bord dans la zone du parc. Les plaisanciers peuvent d'ailleurs accoster au quai de l'Anse-à-William avec leur embarcation à moteur ou à voile. La vitesse permise dans ce secteur est de 10 km. Un ponton (propriété du parc) effectue la traverse du lac à partir de Témiscouata-sur-le-Lac (secteur Cabano), ce qui permet aux cyclistes et aux randonneurs de s'y rendre. Un autre traversier peut être utilisé à partir de Saint-Juste-du-Lac jusqu'à Notre-Dame-du-Lac pour compléter une boucle et revenir sur le très populaire parc linéaire interprovincial Petit Témis qui longe le lac et se rend jusqu'à Edmundston au Nouveau-Brunswick.

Les pêcheurs sont très choyés avec le fameux touladi, une truite délicieuse et non commercialisée, très abondante dans le lac.

## LA MARINA DE CABANO

Les amateurs de voile et de bateau à moteur sont aussi très heureux au lac Témiscouata puisque sept rampes de mise à l'eau sont disponibles pour les plaisanciers, notamment à la marina de Cabano qui fait partie intégrante de la nouvelle ville de Témiscouata-sur-le-Lac depuis son annexion à Notre-Dame-du-Lac en 2010. Par une fraîche matinée de septembre, nous y avons rencontré Yvon Dubé, commandant CPS-ECP et plaisancier originaire de Rivière-du-Loup. Ce dernier profite, depuis 1980, du camping adjacent à la marina pour vivre la saison estivale sur le bord du lac et pratiquer la voile sur son Tanzer 27. Un club nautique bien aménagé permet aux membres de se rencontrer et de se servir des installations pour se réchauffer ou cuisiner un repas. M. Dubé aime bien cet endroit pour sa tranquillité et son authenticité. La vue sur le lac y est vraiment belle, et ce, en toute saison. Ce sont 175 bateaux (voiliers et bateaux à moteur) qui y trouvent place, ce qui en fait la plus grosse marina au nord de Québec. Les pontons y sont fort populaires.

À courte distance de la marina se trouve le fort Ingall, reconstruction d'un fort historique érigé par les Britanniques en 1839. À cette époque, les États-Unis (le Maine) disputaient la frontière avec les Britanniques (la guerre d'Aroostook). Une guerre non sanglante qui fut résolue trois ans plus tard par le traité de Webster-Ashburton qui mit fin à cette situation. À l'extrémité sud du lac se trouve la charmante petite marina de Dégelis, pas très loin du barrage d'Hydro-Québec qui régularise le niveau d'eau du lac à la fonte des neiges. Là encore un camping est adjacent à la marina et

## DESTINATIONS

permet aux plaisanciers d'y séjourner. Enfin, le camping/marina Témiscouata-sur-le-Lac (quartier Notre-Dame-du-Lac) offre 100 places ainsi que de la restauration et des services aux plaisanciers.



*La propriétaire de l'Auberge Marie Blanc.*

### L'AUBERGE MARIE BLANC ÉVOQUE LE BON GOÛT ET L'HOSPITALITÉ

Située directement sur la rive du lac Témiscouata, l'Auberge Marie Blanc offre aux visiteurs une vue remarquable et un confort bienfaisant après un voyage de cinq heures en provenance de Montréal. Puisqu'elle est adjacente à la piste cyclable du Petit Témis, de nombreux cyclistes y logent avant de poursuivre leur route sur ce sentier très prisé et fort populaire, long de 134 km. L'accueil très chaleureux de la propriétaire et l'authenticité de l'auberge de style Nouvelle-Angleterre, qui fut jadis construite par un riche Américain pour vivre son amour avec sa belle Martiniquaise, n'est plus un secret. Les nombreux commentaires des visiteurs en témoignent. La table gourmande est un vrai délice. Les produits du terroir régionaux y figurent en bonne place, notamment le fromage en provenance de la Fromagerie Le Détour. Une magnifique terrasse surplombe le lac d'où l'on aperçoit, le soir venu, des milliers d'étoiles qui scintillent dans le ciel. Un spectacle féerique! De petites unités de motel fraîchement rénovées invitent aussi au repos la nuit venue. Parmi les visites intéressantes, notons la Fromagerie Le

Détour, située à courte distance de l'Auberge. On y produit de très bons fromages à partir du lait de vache, de chèvre et de brebis. Enfin, le Domaine Acer (Économusée de l'érable), de l'autre côté du lac, transforme le sirop d'érable. Le propriétaire se fera un plaisir de vous expliquer sa conversion en quatre boissons alcoolisées de qualité qui ont gagné plusieurs prix honorifiques. Notons que la région de Témiscouata est la deuxième plus grande productrice de sirop d'érable au Québec avec plus de 12 000 érables entaillés.

### LE LAC POHÉNÉGAMOOK

Après un trajet de 55 km depuis le lac Témiscouata, sans pratiquement aucune circulation automobile en roulant sur la route 289 (la route des Frontières), une vision sublime nous est apparue en cette fin d'après-midi de septembre : le lac Pohénégamook sur un fond de ciel d'un bleu profond. En s'approchant de la rive, la limpidité de l'eau et la tranquillité environnante sont impressionnantes. Après une rencontre fort instructive avec Patrick Cyr, directeur des Loisirs de la Ville de Pohénégamook, à l'Auberge Villa des Frontières où nous logions directement sur la rive du lac, un pique-nique à la petite marina de 17 places avec rampe de mise à l'eau fut tout indiqué pour retrouver une énergie bienfaisante.

Fermée en septembre, l'immense plage de sable blanc d'un kilomètre, située à l'extrémité nord du lac, est vraiment de toute beauté! Depuis 2017, la Ville a aménagé un immense jeu gonflable sur l'eau pour les enfants, ce qui a créé encore plus de popularité auprès des familles. Des kayaks pour enfants et adultes sont aussi disponibles. Nous nous y sommes rendus et malgré l'unique présence d'un jeune couple et de son chien, l'endroit était superbe et invitant. Avec des installations permettant les pique-niques et un grand stationnement pour les visiteurs, l'endroit est sans contredit un incontournable durant l'été. Les amateurs de golf peuvent aussi pratiquer leur sport sur un très beau terrain à proximité du lac.



*Le lac Pohénégamook.*

Évidemment, la bête du lac, « Ponik », fait partie de la légende qui circule depuis 1874. Elle a particulièrement fait parler d'elle lors de la construction de la route 289 qui borde le lac, en 1957-1958, lors du dynamitage effectué pour sa rénovation. Les apparitions se multipliaient. Les journalistes commentaient et s'intéressaient à l'affaire. La chasse fut alors ouverte et le ministère des Pêcheries délivra un permis spécial à quiconque voulait capturer l'animal. Le journal *La Presse* offrait même une récompense de 100 \$, soit pour la prise ou une photographie de l'étrange animal. On disait qu'il se cachait dans une grotte souterraine à la pointe du lac, près de la rivière Boucanée. Cette caverne conduirait à un autre lac sous la montagne où la bête pourrait y vivre et respirer à l'abri des regards. Plusieurs hypothèses ont été émises par certains chercheurs, notamment la présence d'un esturgeon échappé d'un bassin d'élevage appartenant à un ancien curé du quartier Saint-Éleuthère. Les Japonais ont même envoyé une expédition. Ils ont alors effectué des relevés à l'aide d'une sonde à ultrasons et conservé l'original d'un graphique où apparaît une masse d'environ 8 mètres de longueur. Outre ces recherches et ces suppositions, nous avons constaté sur place une atmosphère mystérieuse et captivante en regardant au petit matin le nuage de brume qui s'élevait du lac, enveloppant les montagnes environnantes, et ce, directement de notre chambre à coucher de l'Auberge du Village, située à l'extrémité sud du lac.

Une courte visite au parc de la Frontière, tout près de notre hôtel, nous a appris brièvement l'histoire reliée à la frontière canado-américaine. La borne « PIER » délimite cette frontière selon le traité d'Ashburton signé en 1842. La borne symbolise la renonciation de l'Empire britannique qui céda un vaste territoire aux Américains (une partie du Maine), et ce, en échange de la péninsule du Niagara dans le Haut-Canada loyaliste. Les Britanniques conservèrent toutefois l'accès au chemin militaire qui le traverse jusqu'aux Maritimes.

Afin de goûter à la bière de création locale, rendez-vous dans l'ancien presbytère de l'église de Pohénégamook, converti en resto-bar. Une ambiance chaleureuse nous a permis de passer une soirée très agréable en savourant quelques créations de la microbrasserie Le Secret des Dieux en compagnie de deux touristes français qui, eux aussi, découvraient avec ravissement les boissons de fabrication locale.

Voilà un court et charmant voyage qui se termine, hélas, trop vite!

Pour obtenir plus d'information sur le Bas-Saint-Laurent, visitez le [www.bassaintlaurent.ca](http://www.bassaintlaurent.ca).

*\*Ce voyage a été rendu possible grâce à la collaboration de Tourisme Bas-Saint-Laurent. ■*

# NOUVELLE SAISON DE NAVIGATION! NOUVEAUX DOCUMENTS NAUTIQUES?



*Îles de Boucherville. Crédit photo : Joani Hotte-Jean.*

**J**'espère que les conditions météorologiques hivernales et l'épais tapis blanc au sol vous ont permis de vous garder en forme sans trop de séquelles pour vous ni trop d'avaries à votre propriété et à votre bateau! L'hiver et le printemps sont des saisons idéales pour se remémorer nos activités estivales, assis bien au chaud sur un sofa ainsi que pour revoir, corriger et améliorer nos préparatifs et nos façons de faire.

Un rafraîchissement de nos connaissances en navigation et sur les nouvelles caractéristiques du plan d'eau sur lequel on navigue est toujours de mise. Les discussions entre amis ou avec des experts sous forme de présentations formelles (cours) ou informelles nous permettent de nous mettre à jour. Nous devons aussi nous familiariser avec les nouveaux outils affichant les données nautiques ou riveraines et les nouveaux articles qui grèeront nos embarcations pour les prochaines saisons de navigation. Il ne faut pas oublier que le milieu terrestre et aquatique change

naturellement ou par le fait de l'homme, ce qui peut restreindre les plans d'eau ou nous offrir de nouveaux terrains à explorer.

Le **Service hydrographique du Canada (SHC)** et l'**Agence américaine d'observation océanique et atmosphérique (NOAA)** mettent à la disposition de toute personne intéressée des informations sur les plans d'eau navigables importants de l'Amérique du Nord. Cette information peut se traduire par des renseignements à jour sur les cartes et documents nautiques papier ou numériques ou sur de nouveaux produits offerts afin de s'adapter aux nouvelles technologies disponibles et utilisées par les navigateurs.

Si vous naviguez sur des lacs et des rivières intérieurs, les agences canadienne et américaine n'offrent peut-être pas ce que vous recherchez. Il faut alors se tourner vers des agences provinciales comme le **Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ)**; le nom officiel a changé ou changera bientôt à la suite d'une restructuration organisationnelle au niveau provincial et l'adresse

du site pourra être aussi modifiée afin de refléter ces changements. Soyez diligents.

Si vous n'obtenez toujours pas ce que vous désirez, vous pouvez aussi vous tourner vers des compagnies privées, par exemple la compagnie **TrakMaps**. Cette dernière peut cartographier un plan d'eau si les besoins locaux sont assez grands ou reprendre des cartes existantes produites par le SHC, la NOAA ou le CEHQ en y ajoutant des informations supplémentaires qui ne répondent pas aux objectifs de ces agences (exemples : attraits touristiques, courbes bathymétriques spécifiques à une carte, etc.). Les documents offerts peuvent être en format papier ou numérique.

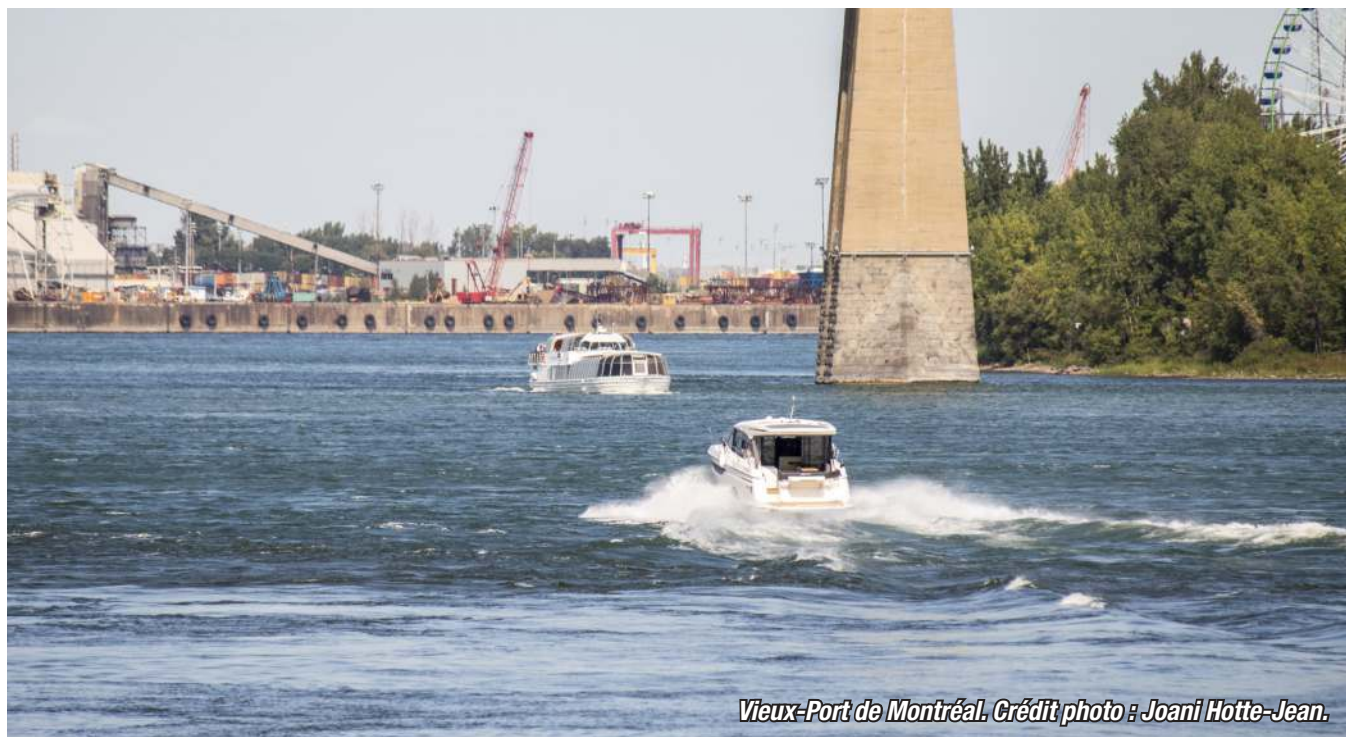
En janvier, vous avez pris la décision d'utiliser vos connaissances sur de nouveaux plans d'eau, c'est bien! Maintenant, il faut acquérir une connaissance minimale du milieu sur lequel vous vous détendrez ou ferez face à de nouveaux défis. Il en va de votre sécurité, de celle de vos passagers et des autres navigateurs qui vous entoureront. Les sites internet énumérés précédemment vous donneront une entrée en matière et vous pourrez y naviguer pour glaner l'information pertinente pour vous. Les cours de navigation offerts par les

Escadrilles canadiennes de plaisance, le Centre marin des Blanchons ou toute autre école de navigation pourront compléter votre formation.

Si vous pensez utiliser et profiter des charmes de plusieurs plans d'eau au Québec cet été et les années subséquentes, il vous faudra être vigilant et ne pas devenir un vecteur de propagation de maladie et de flore ou faune envahissantes aux endroits visités. Un lavage et une inspection de la coque de votre embarcation devraient éviter bien des problèmes à la sortie ou à la mise à l'eau concernant la santé aquatique et terrestre des lieux visités.

Bref, préparez votre plan de contingence en cas de panne ou de bris à bord du bateau. Bien que l'électronique soit de plus en plus dans l'ère du temps et sécuritaire, les connaissances et les outils traditionnels ont encore leur place à bord d'une embarcation. Un cours de navigation vous donnera de façon plus exhaustive tous les aléas pouvant réduire une navigation sécuritaire et comment y pallier.

Je vous souhaite une bonne préparation de saison de navigation avec des outils et des connaissances renouvelés! ■



*Vieux-Port de Montréal. Crédit photo : Joani Hotte-Jean.*

# PRÉVENIR LES PROBLÈMES DE CORROSION DES SYSTÈMES ÉLECTRIQUES



Lors du branchement des divers systèmes électriques (GPS, pompe de cale, radio, etc.), des connecteurs à œil ou des connecteurs bout à bout sont couramment utilisés. Lorsque les conducteurs dénudés sont exposés à l'humidité, le cuivre réagit et s'oxyde. En eau salée, l'oxydation est plus rapide qu'en eau douce, mais le résultat finit toujours de la même manière.

Il existe deux types de fil pour l'usage marin, soit du fil de cuivre étamé ou non. Les normes de référence pour ces deux types de câbles sont : UL1426, SAE J378, SAE J1127 ou SAE J1128. D'une manière générale, l'un de ces numéros est inscrit sur la gaine des conducteurs.

Afin de protéger les conducteurs lors du raccordement, il est impératif d'utiliser une graisse diélectrique (marina, électricien, quincaillerie) qui permettra de les protéger contre l'humidité et empêcher la détérioration du conducteur à l'intérieur du fil.

Lors de l'oxydation des conducteurs, il résulte une diminution de la conductivité, ce qui entraîne la surchauffe du fil, la rupture des conducteurs, le manque d'ampérage à l'équipement qui y est relié, etc. Le risque d'incendie est plus élevé dans ces conditions; la consommation énergétique du bateau sera aussi augmentée.

Dans le cas où un fil au niveau est fortement oxydé (vert de gris à une extrémité), il est préférable de le raccourcir jusqu'à sa partie non abîmée ou encore de le remplacer en totalité. Dans le cas d'un remplacement, un fil étamé aura une durée de vie plus longue.

Afin de choisir le bon diamètre de fil à utiliser selon la longueur et l'ampérage nécessaire, il est possible de télécharger sur Play Store (Android) ou l'App Store l'application **ABYC Wire Sizer** ou le **Circuit Wizard** de Blue Sea Systems ainsi que visiter le [circuitwizard.blueseasystems.com](http://circuitwizard.blueseasystems.com). Vous pouvez aussi en savoir davantage en vous rendant au [www.westmarine.com/WestAdvisor/Marine-Wire-Terminal-Tech-Specs](http://www.westmarine.com/WestAdvisor/Marine-Wire-Terminal-Tech-Specs).

Pour les équipements munis d'une prise (GPS, radar, VHF, etc.), des connecteurs étanches sont généralement fournis avec l'appareil. Cependant, l'ajout d'un lubrifiant diélectrique les protégera (il en existe de très bonne qualité en vaporisateur).

Rares sont les constructeurs d'embarcations qui emploient cette méthode, car elle n'est pas obligatoire. Mais elle peut vous faire épargner à long terme. Sur les connexions existantes, il est possible de pulvériser de la graisse diélectrique (voir dans les boutiques spécialisées en électronique) ou encore de la faire fondre lorsqu'elle est en tube et de l'appliquer avec un petit pinceau. Pour les connexions légèrement corrodées, il existe du nettoyant-lubrifiant qui vous aidera à effectuer ce travail.

Petit rappel : n'utilisez que des cosses approuvées pour l'industrie nautique. Les connecteurs rapides de dérivation ainsi que les marettes ne sont pas faits pour les bateaux. ■



*La corrosion a complètement détruit les conducteurs (fil non marin).*

Nicolas Gibault donne les cours *Les pièges à éviter à l'achat d'un bateau* et *Ajustements fins de voile et régata* 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](http://www.nicolasgibault.com).

## HÉBERT & ASSOCIÉS CONSEILLERS MARITIMES INC. (Depuis 1989)



- Recherche sur les titres de bateaux
- Obtention d'hypothèques maritimes
- Préparation d'offres d'achat
- Enregistrement de quittances
- Rédaction de contrats de vente
- Processus d'immatriculation

*Pour la paix de l'esprit dans vos transactions  
consultez un de nos conseillers maritimes.*

**Canada • USA • Antilles**

500, boul. Gouin Est, bureau 203, Montréal (QC), H3L 3R9

Tél. : (514) 985-6606 • Fax : (514) 985-6609

Canada et États-Unis : 1-866-531-2645

**[www.hebertmaritime.com](http://www.hebertmaritime.com)**



*Il faut être attentif et bien écouter les poissons pour avoir du succès.*

**L**e langage, quel merveilleux outil de communication! Une pensée se forme, puis elle est véhiculée par des vibrations. Ces vibrations sont perçues et traitées pour redevenir une pensée. Le message est transmis. On ne peut que s'émerveiller devant ce système de communication entre humains. Malheureusement, les contacts avec les autres formes de vie sur Terre sont beaucoup plus ardues. Et cette difficulté de communication semble s'accroître lorsque des êtres évoluent dans un milieu qui n'est pas coutumier pour les humains. C'est le cas des poissons. Oui, à quand remonte votre dernière conversation avec un poisson? Un tel dialogue pourrait être très avantageux pour un pêcheur. Imaginez : « *M. Brochet, comment allez-vous ce matin? Avez-vous faim? Une petite grenouille peut-être ou un crapet pour débiter? Et ne vous en faites pas, je vais vous remettre à l'eau très rapidement!* »

Oui, avoir une conversation avec un poisson serait bien pratique. Il ne faut pas désespérer cependant, car malgré tout, à la pêche, les poissons reçoivent nos messages et nous offrent des réponses. Quelquefois, ces messages et ces réponses sont clairs et précis. En d'autres occasions, il faut soigner son discours et surtout augmenter son niveau d'écoute pour comprendre ce que les poissons nous disent.

### **LES OUTILS DE COMMUNICATION DES PÊCHEURS**

Oui, les poissons sportifs recherchés par les pêcheurs sont des êtres très différents de nous et vivent dans un monde très différent du nôtre. Le message que les pêcheurs essaient de leur transmettre, c'est que l'heure du repas a sonné et qu'il est temps de partir en chasse. Pour y arriver, la plupart des pêcheurs attachent un leurre au bout de leur fil et le lancent dans un endroit qui semble propice. C'est la façon coutumière de livrer le message et cela s'appelle « la pêche ».



*Le message, c'est le leurre!*



*Certains leures comme ce poisson-nageur à plongeur carré lancent des messages forts.*



*Les leures souples lancent des messages plus discrets.*

Cependant, pour qu'il y ait communication, il est essentiel que le poisson soit conscient du message. **Il faut donc que le leurre évolue au bon niveau et assez près du prédateur pour être perçu.** Il faut aussi que le propos soit intéressant et compréhensible. **Le leurre doit évoluer (être récupéré) de façon à attirer l'attention du poisson.** Il nous faut être conscients qu'il y a d'autres aspects qui ajoutent de l'intérêt à notre message, comme la grosseur du leurre, son profil et sa couleur. Ici, le pêcheur s'adresse aux sens du poisson. Il tente de le convaincre que le leurre qu'il aperçoit à proximité est possiblement de la nourriture. Il essaie d'attirer l'attention du poisson, puis de le persuader d'attaquer la proie factice. C'est cette dernière portion de la communication qui est la plus importante. Plusieurs chercheurs s'entendent pour dire qu'à courte distance, le message auditif est crucial. Les vibrations perçues par la ligne latérale du prédateur indiqueraient l'authenticité de la proie et déclencheraient l'attaque finale ou le rejet. Il faut donc que notre message (notre leurre) fasse bonne impression autant de façon visuelle qu'auditive.

### **LE MESSAGE, C'EST LE LEURRE!**

Chaque leurre est unique. Une cuillère ondulante lance un message différent de celui d'une cuillère tournante ou d'un poisson-nageur et celui d'un leurre en plastique souple est encore plus différent. Même des leures qui semblent identiques, de la même marque, du même format, du même poids et qui portent le même nom émettent un message légèrement différent, car le moindre changement a un impact sur le signal envoyé.

Certains leures émettent de fortes vibrations et lancent un message fort. C'est le cas des poissons-nageurs à plongeur carré qui possèdent une ondulation de forte amplitude.

D'autres leures sont beaucoup plus discrets et il faut que les poissons s'approchent pour les entendre et les comprendre. C'est le cas des leures en plastique souple comme les vers et les petits poissons à queue droite. Ils n'ondulent presque pas et leur langage est très subtil.

## CONSEILS

Il y a des fois où il faut parler fort, car la communication visuelle est presque nulle. C'est le cas lorsque l'eau est teintée ou brouillée. Il y a des fois où un murmure est suffisant comme lorsque l'eau est cristalline. Il y aussi des fois où l'activité des poissons est tellement intense (reproduction ou chasse) que seul un message fort attire suffisamment leur attention. Il faut aussi parler plus fort lorsqu'on s'adresse à un groupe plutôt qu'à un individu. Mais il est aussi possible que l'on parle trop fort et que l'on effraie l'interlocuteur. Si ce dernier s'est fait apostropher continuellement depuis des semaines – et c'est le cas lorsque la pression de pêche est intense – un message trop percutant peut être négatif. Il faut le charmer, l'attirer avec des paroles douces. Alors, on sort les leurres en plastique souple.

Oui, c'est certain, parler poisson, ce n'est pas toujours facile!

### LES POISSONS NOUS RÉPONDENT

La pêche est en constante évolution et on ne sait jamais tout! Cependant, si vous avez bien fait vos devoirs, vous savez comment envoyer un message précis et le moduler pour qu'il atteigne son but. Vous avez fait votre part. Malheureusement, on ne peut espérer une réponse claire d'animaux aussi primaires que des poissons. Ils communiquent souvent par signes et il faut qu'un pêcheur soit particulièrement attentif pour percevoir et interpréter ces signes. Lorsque la pêche est bonne et qu'un beau poisson mord, dans l'excitation du moment, peu de pêcheurs se mettent à analyser ce qui s'est passé. Évidemment, on est là pour en profiter et si la pêche est bonne, il est difficile de passer en mode réflexion.

Pourtant, c'est quand les poissons sont les plus actifs et qu'il est possible d'en capturer plus d'un au même endroit qu'ils nous parlent le mieux. C'est à ce moment-là qu'il est facile de donner un sens à la façon dont les poissons attaquent le leurre. Si ce dernier est saisi avec force à plusieurs reprises durant la journée, c'est bon signe! S'il est

partiellement ou complètement en bouche, cela nous indique que notre message est clair et que notre leurre réussit à bien tromper les poissons. Si, au contraire, l'appât artificiel est sur le bord de la bouche, cela peut vouloir dire que notre message a besoin d'être modifié pour provoquer une réaction plus vive. Un changement de format, de couleur et surtout un changement de leurre du même type, mais de marque différente, peut alors améliorer la communication. Cependant, il ne faut pas changer trop de choses si le message original obtient une réponse. Les changements doivent être subtils et la réaction qu'ils provoquent vérifiée.



Cette activité d'observation est évidemment plus facile lorsqu'on est plus d'un pêcheur dans l'embarcation. On peut alors utiliser deux leurres assez différents, par exemple des poissons-nageurs de couleurs, de formes et de formats similaires, mais provenant de différents manufacturiers, pour juger de l'efficacité de leur message.

Les poissons que l'on capture nous fournissent tous de l'information. Que ce soit par leur nombre, leur grosseur ou leur agressivité lorsqu'ils attaquent ce qui est au bout du fil, ils nous indiquent que notre message est efficace et est bien compris. Cependant, comme avec les humains, se comprendre n'est pas toujours facile. Pour la plupart d'entre nous, apprendre à parler poisson et à décrypter les réponses est une œuvre inachevée. Mais c'est là le plaisir de la pêche : tout est encore à découvrir et à peaufiner! ■

SEA-DOO®



NOUVEAUTÉ EN 2019

# FISH PRO

*La nouvelle façon de pêcher!*



## DION MOTO ST-RAYMOND

1 877 337-8666 | [dionmoto.com](http://dionmoto.com)

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK  @dionmotoinc

© 2019 Bombardier Produits Récréatifs (BRP) inc. Tous droits réservés. ® 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 à 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 côtière. 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](http://dionmoto.com)

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK  @dionmotoinc

## SPORT 172 DE PRINCECRAFT



**L**a série Sport de Princecraft compte quatre modèles en 2019 : le Sport 187, le Sport 177, le Sport 172 et le Sport 164. Les embarcations de cette série ont été pensées pour répondre aux besoins de tous les membres de votre famille en combinant des caractéristiques pour les passionnés de pêche, tout comme pour les amateurs de plaisance et de sports nautiques! L'équipe de *Québec Yachting* a eu la chance d'essayer le polyvalent Sport 172 qui a été revu en grande partie cette année.

La grande nouveauté se situe à l'arrière. La banquette pleine largeur a été redessinée et comprend maintenant trois sièges avec dossier. Celle-ci est plus légère, repliable et amovible. Vous pouvez la renverser et l'enlever facilement en appuyant sur le levier avec votre pied si vous

n'en avez pas besoin. Sur la plateforme de pêche surélevée, vous trouverez deux espaces de rangement (l'un pour une batterie avec fiche et prise pour un moteur électrique de 12 volts ou 24 volts avec câblage; l'autre pour votre équipement nautique), un vivier électrique oxygéné d'une capacité de 64 litres (17 gal US), une base de siège et une échelle télescopique.

Au centre, vous pourrez placer quatre cannes à pêche dans un compartiment verrouillable situé dans le plancher. Sur le côté bâbord, vous pourrez attacher vos cannes à pêche prêtes à titiller les poissons dans l'espace de rangement de 7 pieds (2,1 m) de longueur. Le bateau possède deux consoles : la première pour le conducteur et la deuxième pour le passager. Celles-ci sont munies d'un espace de rangement dans le bas avec filet extensible. Le tableau de bord en plastique moulé



est doté d'un panneau d'interrupteurs à voyants lumineux, d'un système de direction *No-FeedBack*, d'un tachymètre ainsi que d'indicateurs de vitesse et de niveau d'essence.

Le pare-brise courbé s'ouvre au centre pour que vous puissiez vous rendre à l'avant où se trouve une autre plateforme surélevée de pêche. Celle-ci

comprend un espace de rangement pour batterie à cycle prolongé, une glacière, un vivier oxygéné et une base de siège.

Qu'attendez-vous pour passer la journée sur l'eau avec le Sport 172? En avant-midi, profitez de la tranquillité de votre plan d'eau pour pêcher et, en après-midi, une fois que le beau et chaud soleil brillera de mille feux, exercez-vous en ski nautique et faites sourire les enfants en les tirant sur une bouée tractable! ■

## NOUVEAU EN 2019!

La série Sport possède un nouveau look extérieur avec un nouveau design de peinture et de nouveaux décalques standards.

- Ensemble de décalques de luxe Princecraft, incluant le logo Princecraft 3D chromé (optionnel).
- Nouvelle couleur de vinyle / tapis (gris au lieu de beige).
- Nouvelle forme de peinture extérieure.
- Nouvelle couleur offerte : bleu (le rouge n'est plus offert).

## OPTIONS DU MODÈLE D'ESSAI

- Ensemble de décalques de luxe Princecraft, incluant le logo Princecraft 3D chromé.
- Ensemble *Techno*, incluant une radio Jensen de 160 W, une plateforme de puits à moteur et un coupe-batterie.
- Volant inclinable et glissières pour le siège du conducteur.
- Ensemble de coussins de proue.
- Mât de remorquage amovible pour skieurs.
- Sonar / GPS Lowrance Hook2-7 (les cartes des profondeurs bathymétriques ne sont pas incluses).
- Toit haut profil complet avec toile de proue, rideaux fixés au pare-brise et extension arrière (noire).

## CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

**MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI :** Mercury 90 EXLPT

**MOTORISATIONS DISPONIBLES :** Mercury 115 EXLPT et Mercury 115 EXLPT PRO-XS

**MOTORISATION MAXIMALE :** 125 ch

**VITESSE DE POINTE (TR/MIN/M/H) :** 5420 / 40

## SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

**LONGUEUR HORS TOUT :** 17 pi 5 po | 5,3 m

**LARGEUR :** 7 pi 7 po | 2,3 m

**POIDS :** 1377 lb | 625 kg

**CAPACITÉ :** 6 personnes (992 lb | 450 kg)

**CHARGE MAXIMALE :** 1549 lb | 703 kg

**RÉSERVOIR D'ESSENCE :** Environ 91 litres | 24 gal US

**CHOIX DE COULEURS :** noir, bleu et blanc

**PRIX DU MODÈLE D'ESSAI :** 44 392 \$

**PRIX DE BASE :** 37 287 \$ (incluant un moteur hors-bord Mercury 90 EXLPT et une remorque galvanisée à sommiers, aucune option)



**PRINCECRAFT**  
DOMINEZ L'EAU

Configurez votre embarcation 2019  
en ligne dès maintenant!

www.**PRINCECRAFT**.com

PLAISIR +  
AVENTURE

L'expérience  
**PRINCECRAFT**

 BRUNSWICK

 MERCURY



 Facebook

 **DESJARDINS  
SPORT** Saint-Jérôme

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



**CONAM**



Les soirées-conférences mensuelles des navigateurs

[www.conam.qc.ca](http://www.conam.qc.ca)

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



Nous vendons aussi  
des DVD instructifs  
et divertissants!

Québec  
**YACHTING**

Pour voir les titres disponibles, visitez la boutique au [www.quebecyachting.com](http://www.quebecyachting.com)

## R40 COUPE DE BAVARIA YACHTS



**B**avaria est une compagnie allemande qui construit des yachts depuis plus de 40 ans. Elle innove constamment dans la construction navale, notamment avec Bavaria VacuTec, une technologie d'infusion sous vide permettant de diminuer le poids des coques de 20 % tout en les rendant plus stables. Les matériaux utilisés sont de qualité, dont le bois qui est laqué jusqu'à six fois! Le R40 est disponible en version avec flybridge et Coupe. C'est cette dernière, aux lignes élégantes et épurées combinant luxe et sportivité, que nous avons essayée au Salon du bateau à flot de Montréal en septembre dernier.

À la proue, il est possible de se détendre sur le grand bain de soleil. Par la porte latérale, à tribord, vous pouvez entrer dans le poste de pilotage qui offre une vue panoramique à 360 degrés. Celui-ci comprend deux sièges et le tableau de bord est muni d'écrans multifonctions en option. À bâbord, un passager peut prendre place sur un troisième siège. Les grandes lucarnes au plafond s'ouvrent

en appuyant sur un simple bouton pour obtenir davantage de luminosité.

La cuisine se transforme en salon et vice-versa. Tout est intégré dans un joli meuble, ce qui laisse beaucoup d'espace pour préparer les repas. La table repliable s'ajuste selon le nombre de convives à bord. L'aménagement de l'espace a été effectué de manière intelligente afin d'optimiser chaque mètre carré.

Une porte coulissante vous sépare de l'arrière où vous pourrez relaxer sur les confortables banquettes de la terrasse comprenant une table ainsi qu'une cuisine extérieure avec barbecue (wet bar) accessible à partir de la grande plateforme de bain avec abaissement hydraulique. Vous souhaitez profiter du soleil ou au contraire demeurer à l'ombre? Il vous suffira d'ouvrir ou non le toit ouvrant!

À l'intérieur, après avoir descendu quelques marches, vous découvrirez deux suites avec un très grand lit, agrémentées de leur salle de bain privée



avec douche séparée et un évier en porcelaine. La cabine du propriétaire s'étend sur toute la largeur du bateau. Vous pourrez vous allonger sur la chaise longue et y trouverez de multiples espaces de rangement ainsi qu'une coiffeuse! La cabine des invités est dotée d'un lit flexible pouvant se séparer en deux et être déplacé aux extrémités.

\*Cet essai a été possible grâce à la collaboration de Mathias Marine. ■

### CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

**MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI :** Volvo D-6370 EVC

**VITESSE DE CROISIÈRE :** 23 à 28 nœuds

### SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

**LONGUEUR HORS TOUT AVEC PLATEFORME DE BAIN :** 41 pi 5 po | 12,65 m

**LARGEUR :** 13 pi 1 po | 3,99 m

**TIRANT D'EAU, PROPULSEUR ABAISSÉ :** 3 pi 5 po | 1,06 m

**POIDS LÈGE :** 20 503 lb | 9 300 kg

**CAPACITÉ :** 12 personnes

**RÉSERVOIR D'ESSENCE :** 900 litres | 238 gal

**RÉSERVOIR D'EAU :** 348 litres | 92 gal

**CABINES ET SALLES DE BAIN:** 2 - 2

**LITS :** 4 + 2

**PRIX DU MODÈLE D'ESSAI :** 816 480 \$

**PRIX DE BASE :** À partir de 749 000 \$

### QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE D'ESSAI

- Ensemble *Style Plus* incluant :
  - Tissu pour l'extérieur *Silvertex*
  - Intérieur *Walnut* et cuir *Ivory*
  - Système de son Fusion
  - Toit ouvrant
- Ensemble confort : lumières extérieures et matelas de luxe
- Climatisation
- Génératrice

## X-PLODE 25RX DE MANITOU



**L**a série X-Plode de Manitou propose des pontons haut de gamme en aluminium performants et sportifs qui plairont notamment aux amateurs de sports nautiques. Grâce à l'aménagement astucieux du 25RX, la circulation à bord s'effectue facilement et beaucoup d'espace est disponible pour accueillir plusieurs membres de votre famille et vos amis pour passer de beaux moments, confortablement, sur l'eau.

À l'avant, vos invités pourront s'allonger sur les deux chaises longues avec appuie-bras pour profiter des chauds rayons du soleil ou s'asseoir pour discuter entre eux. Deux porte-gobelets amovibles n'attendent que vos bouteilles réutilisables. Les coussins se soulèvent afin de vous permettre de placer votre équipement dans les espaces de rangement.

Au milieu, à tribord, le capitaine pourra prendre place sur un siège bien rembourré avec appuie-bras. À bâbord, devant le siège du copilote, une

très utile salle d'habillage est camouflée dans le mobilier.

D'autres places assises sont disponibles à l'arrière et l'accès à la plateforme de baignade s'effectue aisément. L'échelle avec ses quatre marches vous permettra de revenir rapidement sur le ponton lorsque vous souhaitez vous rafraîchir.

Manitou sera bientôt la propriété de BRP puisque les deux fabricants ont annoncé en août dernier avoir conclu un accord. « *Manitou, avec sa marque forte, la qualité de ses pontons et sa technologie reconnue, était un choix naturel pour le nouveau Groupe marin de BRP* », a déclaré Tracy Crocker, président du Groupe marin. Rappelons que ce secteur de l'industrie nautique a connu une croissance très rapide au cours des dernières années.

*\*Cet essai a été possible grâce à la collaboration de Mathias Marine. ■*



## QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE D'ESSAI

- Arche et bimini
- Plancher de type *Luna*
- Toilette Porta Potti
- Système de son performant
- Trois tubes avec ailerons de performance pour de la stabilité en tout temps
- Espace de rangement central
- Housse d'amarrage

### CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

**MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI :** Mercury de 300 ch

**MOTORISATIONS DISPONIBLES :** Mercury de 150 à 300 ch

**MOTORISATION MAXIMALE :** 400 ch

**VITESSE DE POINTE :** 52 mph

**VITESSE DE CROISIÈRE :** 28 mph

### SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

**LONGUEUR HORS TOUT :** 26 pi 4 po | 8,03 m

**LARGEUR :** 8 pi 6 po | 2,59 m

**POIDS :** 3 885 lb | 1762 kg

**CAPACITÉ :** 14 personnes (1935 lb | 878 kg)

**RÉSERVOIR D'ESSENCE :** 151 litres | 43 gal

**PRIX DU MODÈLE D'ESSAI :** 138 672 \$

**PRIX DE BASE :** À partir de 75 000 \$



## REVAMPER UN TANZER 22



*Le voilier illusion lorsque la transformation a été complétée.*

**J**acques Goulet, concepteur architectural en bâtiment, a conçu les plans d'un voilier de course de 22 pieds en « West System », c'est-à-dire avec du contreplaqué et de l'époxy. Après avoir évalué les coûts d'un tel projet, il a réalisé que celui-ci serait trop dispendieux. C'est pourquoi il a décidé d'acheter un Tanzer 22. Il s'agit d'un voilier en fibre de verre qui a été conçu par feu Johann Tanzer en 1968. La production a débuté en 1970 et a pris fin en 1986 par Tanzer Industries Ltd., une entreprise canadienne. Les voiliers ont été construits à Dorion, au Québec, ainsi qu'à Edenton et à Arlington, aux États-Unis. Plus de 2400 unités ont été vendues au fil des ans, ce qui fait du Tanzer le voilier le plus populaire et donc le plus disponible encore aujourd'hui sur le marché de la revente à prix abordable.

La restauration et la mise à jour du voilier *illusion* ont commencé à l'hiver 2017 et se sont terminées au printemps 2018. Pourquoi se lancer dans un

tel projet? Pour créer une version 50<sup>e</sup> anniversaire plus moderne avec des lignes plus dynamiques, en s'inspirant des petits quillards de course actuellement populaires en Europe. Il a choisi ce modèle pour ses qualités marines et performantes, mais aussi parce qu'il avait déjà possédé la coque 08 produite en 1970.

Pour l'aider à réaliser son projet, il a fait appel à l'artisan René Delahaie qui possède l'expertise et l'expérience en construction de voiliers en West System. Les travaux ont débuté par la découpe du tableau arrière. Celle-ci s'est bien déroulée puisqu'il s'agit d'un seul morceau et que cela n'affecte en rien l'espace intérieur qui était déjà relativement fonctionnel. Il s'agissait donc d'une décision relativement économique.

Par la suite, ils ont entrepris la reconstruction du cockpit afin de l'actualiser pour la régate. Le plancher a été rehaussé par-dessus celui déjà existant. Ils ont confectionné de nouvelles cloisons



*Le cockpit d'origine.*



*Le cockpit après les transformations.*

de francs-bords et élargi les plats-bords. Ils ont aussi percé le nouveau plancher pour aménager un coffre de rangement servant aussi de cale-pieds lorsque le voilier gîte. Le tout a été laminé, peinturé à l'époxy, le safran a été découpé et l'accastillage a été réinstallé.

Vous souhaitez transformer votre voilier de manière similaire? Messieurs Goulet et Delahaie ont créé des gabarits pour chaque pièce, ce qui pourrait grandement vous aider si vous envisagez d'entamer ce type de modifications. Un guide avec croquis et photos expliquant toutes les étapes de la réalisation de ce projet sera bientôt disponible. Vous pouvez écrire un courriel à [jacques-goulet@hotmail.com](mailto:jacques-goulet@hotmail.com) pour en savoir davantage.

Il est à noter que la transformation ne fait pas en sorte que le voilier soit maintenant plus rapide sur l'eau, mais cela le rend plus ergonomique et plaisant à naviguer puisque le barreur se sent comme sur un bateau de course! ■

### SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

**LONGUEUR HORS TOUT :** 22 pi 5 po | 6,86 m

**LARGEUR :** 7 pi 8 po | 2,39 m

**TIRANT D'EAU :** 3 pi 4 po | 1,04 m

**POIDS :** 2900 lb | 1315 kg

**DIMENSION TOTALE DE LA SURFACE DE VOILURE :**  
225 pi<sup>2</sup> | 20,92 m<sup>2</sup>

## En chiffres

- Aujourd'hui, le prix d'un Tanzer 22 varie entre 1 500 \$ et 5 500 \$.

- Le projet de découpe et de reconstruction a nécessité environ 200 heures de travail. Cela ne comprend pas le temps de réalisation des travaux d'esthétique pour le reste du voilier.

- Le projet de transformation a coûté environ 8 000 \$, incluant l'esthétique, les salaires des professionnels engagés et la location de l'entrepôt pour effectuer les travaux.

- M. Goulet estime la valeur actuelle de son Tanzer 22 à plus de 12 000 \$, incluant l'ajout de deux voiles neuves et d'un moteur hors-bord de seconde main de 4 chevaux, ce qui est relativement abordable comparativement à l'achat d'un voilier neuf de type *racer*.



*Le cockpit découpé en un seul morceau.*



*Le cockpit après la découpe.*

# EXPÉRIENCE À DÉCOUVRIR



## S'ÉVADER DU QUOTIDIEN AVEC AQUAPIKNIK

Cette nouvelle entreprise propose des croisières de plaisance sur mesure, privées, festives et culinaires sur la baie Saint-François, à Salaberry-de-Valleyfield, et bientôt sur le lac Memphrémagog, à Magog. Sa flotte de bateaux est actuellement composée des modèles *BBQ Donut*, *Fantail*, et *e-Catamaran*. Ils sont homologués par Transports Canada et peuvent accueillir jusqu'à 10 personnes. Les embarcations sont propulsées par des moteurs électriques d'une puissance de 4 kW, dont l'équivalent est inférieur à 10 ch.

Ce sont des croisières sans équipage. C'est donc vous le capitaine à bord! Vous n'avez pas besoin de posséder la carte du conducteur d'embarcation de plaisance pour manœuvrer un de ces bateaux en raison de leur faible motorisation. Cependant, un service avec capitaine est aussi disponible.

La croisière est aussi gourmande, puisque vous pouvez apporter votre pique-nique et vos boissons préférées à bord, commander du prêt-à-manger auprès de restaurants partenaires ou encore cuisiner vos plats prêt-à-griller sur un barbecue installé sur demande. Vous pourrez donc partager

un repas et discuter sur l'eau en famille, entre amis ou collègues en toute quiétude.

Difficile d'imaginer plus original pour un 5 à 7, un anniversaire, un enterrement de vie de célibataire ou une activité d'entreprise (renforcement d'équipe ou rencontre d'affaires). Vous avez des enfants? C'est l'occasion idéale de les initier à la navigation pour la première fois!

**Prix :** Les tarifs varient selon le nombre de personnes à bord et la durée de la croisière.

À partir de 149,95 \$ pour une heure (pour 7 passagers ou moins et 20 \$ par personne supplémentaire).

Vous aimeriez activer le mode *farniente*? Retenez les services d'un capitaine pour 50 \$/heure. Vous aimeriez être le chef cuisinier à bord? Il est possible de louer un barbecue pour 10 \$/heure.

**Site internet :** [www.aquapiknik.ca](http://www.aquapiknik.ca)

## CONCOURS

Collaboration entre



### À GAGNER

AquaPiknik vous offre la chance de gagner une croisière de quatre heures avec jusqu'à 9 personnes de votre choix! Pour participer, remplissez le formulaire au [www.quebecyachting.ca/concours-aquapiknik/](http://www.quebecyachting.ca/concours-aquapiknik/)

**Valeur de 600 \$**

**Les 50 premiers participants profiteront d'un rabais de 50 % sur leur prochaine réservation!**

Le tirage aura lieu le 10 juin 2019! Bonne chance à tous!

# PRODUITS À DÉCOUVRIR



## APPLICATION QUAIEXPRESS

L'application **QuaiExpress** permet aux plaisanciers de réserver un espace à quai pour une journée ou plus auprès d'un particulier ou d'une marina, peu importe l'endroit où ils naviguent dans le monde. Dès son ouverture, l'application détectera votre emplacement géographique à l'aide de la fonction GPS de votre appareil mobile et vous informera des quais disponibles dans le rayon de votre choix.

Vous avez un quai à louer? Téléchargez l'application **QuaiExpress Partenaire** et faites de l'argent en rentabilisant vos espaces inutilisés en permettant aux plaisanciers d'y faire escale. Cela leur donnera l'opportunité de découvrir votre région. Votre demande sera approuvée dans un délai de 48 heures afin de garantir un contrôle de sécurité. Actuellement, quatre marinas y sont inscrites, dont Rouses Point Yacht Club, Marina Rose des Vents, Marina Saint-Paul-de-l'Île-aux-Noix et Marina Creg Quay ainsi que plusieurs particuliers.

Site internet : [dockme.net](http://dockme.net)



## SAUVEZ-MOI SOS

### APPAREIL VISUEL DE DÉTRESSE CLIGNOTANT

Vous serez visible en situation d'urgence dans un rayon allant jusqu'à 14 km, lorsque les conditions sont idéales, avec cet appareil muni de lumières DEL, conçu, assemblé et testé au Canada. Celui-ci se branche dans une prise de courant de 12 volts. Si vous n'avez pas ce type de prise sur votre bateau, une extension de 4,8 m (16 pi) avec un adaptateur qui se connecte sur une batterie de 12 volts est disponible. Le dispositif Sauvez-moi SOS envoie un signal de détresse clignotant bidirectionnel en code morse. Il résiste aux conditions extrêmes. De plus, son étui en polycarbonate est étanche à l'eau et possède des aimants afin qu'il reste bien en place.

**Il est garanti à vie puisque les lumières DEL peuvent durer jusqu'à 50 000 heures.**

Prix : 54 \$

Site web : [www.rescuemesos.ca](http://www.rescuemesos.ca)

# UN SÉJOUR DE TROIS JOURS EN BATEAU : DESTINATION LE RICHELIEU



**L**a rivière Richelieu est un lieu de prédilection pour quiconque souhaite s'offrir une excursion de quelques jours. L'ensemble de la rivière Richelieu offre la possibilité de naviguer sur plus de 60 milles nautiques et vous y traverserez deux canaux historiques de Parcs Canada : le canal de Chambly et le canal de Saint-Ours.

Le canal de Chambly contourne les rapides de la rivière et s'étend sur 11 milles nautiques entre Saint-Jean-sur-Richelieu et Chambly. Il est rythmé par ses neuf écluses, dont huit sont toujours opérées manuellement, et ses nombreux ponts qui tournent, roulent et basculent. Le canal de Saint-Ours, quant à lui, n'a qu'une seule écluse située à proximité de la champêtre île Darvard.

Planifiez dès maintenant votre séjour avec des escales à moindre coût et multipliez vos visites dans les lieux historiques de Parcs Canada au Québec que vous croiserez en chemin!

## **DU LAC CHAMPLAIN À SOREL**

Dans la portion sud du Richelieu, vous croiserez le lieu historique national du Fort-Lennox, situé sur l'Île-aux-Noix. Cette fortification britannique, datant de 1819, a conservé sa structure d'origine. Cette année, ce lieu historique sera fermé au public en raison d'un vaste projet de conservation. Les **travaux en cours de ce joyau canadien** sont d'ailleurs fascinants! Pierre par pierre, chacune d'entre elles est retirée puis numérotée avant d'être évaluée puis restaurée : il s'agit là d'une entreprise minutieuse faisant partie d'un large plan de conservation.

Le centre d'accueil, situé sur la terre ferme, sera quant à lui ouvert pendant la haute saison. Une occasion de plus pour vous familiariser avec l'endroit et obtenir des informations touristiques régionales! De plus, n'hésitez pas à consulter le personnel de Parcs Canada, qui se fera un plaisir de vous en apprendre davantage sur son rôle

dans la conservation des ressources culturelles de partout au pays. De quoi vous donner le goût de venir visiter le fort à sa réouverture prévue en 2020.

## **HALTE GOURMANDE À SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU**

Poursuivez votre route en direction de Saint-Jean-sur-Richelieu et de l'entrée du canal de Chambly. Vous pourrez vous amarrer dans le Vieux-Saint-Jean et profiter de ses spectacles, restaurants et boutiques, en bénéficiant d'une superbe vue sur la rivière.

Ensuite, vous traverserez le canal de Chambly et ses neuf écluses. Vous vivrez un réel voyage dans le temps en parcourant cet ouvrage d'ingénierie qui date de 1843. Les écluses à manivelles, ponts à bascule, ponceaux sur rails et leurs mouvements marquent chacune des étapes du voyage. Calculez environ quatre heures pour parcourir les 11 milles nautiques de ce canal.

## **PASSEZ LA NUIT DANS LE VIEUX-CHAMBLY**

Le Vieux-Chambly offre lui aussi plusieurs activités. Les quais en aval des écluses n<sup>os</sup> 1, 2 et 3 offrent un service d'électricité. Une fois bien amarré, vous



*Vue aérienne du Fort Lennox.*



*Fort Chambly.*



Écluse n° 1 du canal de Chambly.

serez à proximité des attraits du Vieux-Chambly. L'avenue Bourgogne offre de nombreux restaurants et bistros, en plus des épiceries, boutiques et autres services disponibles dans le secteur. Et puis, si vous voulez vous dégourdir les jambes, la piste du canal peut aussi bien se parcourir à pied ou à vélo.

Vous pourrez également vous rendre au majestueux fort Chambly, situé à quelques minutes de marche de votre bateau. Le lieu historique national du Fort-Chambly est situé au pied des rapides du Richelieu. Cette imposante fortification française datant de 1711 a été convertie en site d'interprétation de l'histoire des défenseurs de la Nouvelle-France.

Rendez-vous à l'intérieur du fort pour les visites guidées, activités de découvertes et expositions! Peut-être serez-vous celui ou celle qui aura le privilège de revêtir l'uniforme de soldat? Si vous êtes chanceux, vous pourriez déguster des chocolats fabriqués spécialement par Parcs Canada : une recette traditionnelle datant du 19<sup>e</sup> siècle, qui se soldera par une découverte unique et authentique.

Cette visite se révélera être une escale si enrichissante que vous retournerez sur l'eau la tête remplie d'histoires!

### **DIRECTION SAINT-OURS!**

En poursuivant votre deuxième journée de navigation, vous mettrez le cap vers le lieu

historique national du Canal-de-Saint-Ours et l'île Darvard. Inaugurés en 1849, le canal de Saint-Ours et le barrage viennent compléter le canal de Chambly, en permettant de contourner le dernier obstacle à la navigation entre le fleuve Saint-Laurent et le lac Champlain.

Là aussi, vous pourrez faire escale pour la journée et même la nuit si vous le souhaitez. Pourquoi ne pas donner rendez-vous à vos amis ou à votre famille pour la soirée? Ceux qui n'ont pas le pied marin pourront séjourner dans les confortables **unités d'hébergement oTENTik, un hybride entre camping et chalet rustique**, situées directement sur l'île. Les oTENTik offrent beaucoup de confort et vous y trouverez même un barbecue. Si vous préférez profiter du généreux service offert par un restaurateur de la région, le bistro face à l'île, l'Écluse n° 10 permet une restauration reconfortante avec des produits locaux.

Du côté de Saint-Roch-de-Richelieu, la passe migratoire Vianney-Legendre permet d'observer une échelle à poissons peu commune qui permet à différentes espèces de poursuivre librement leur route dans les eaux du Richelieu.

Aussi, vous pourrez observer l'impressionnant barrage qui se cache de l'autre côté des écluses, en plus de vous prélasser sur les nombreux endroits verdoyants qui vous auront invité à la relaxation et la détente. Lors de votre arrivée à la Maison du surintendant, vous serez accueilli par l'équipe



Vue aérienne du canal de Chamby à Saint-Jean-sur-Richelieu.

des Amis du canal de Saint-Ours. Les dynamiques employés qui s'y trouveront se feront un plaisir de vous renseigner sur les attraits du lieu et de la région. En complément, vous pourrez jeter un œil à la boutique, où sont notamment présentées des pièces d'artisans locaux.

Le lendemain, vous pourrez écluser tranquillement en vous dirigeant vers Sorel-Tracy. Là encore, des marinas ou des quais municipaux vous permettront de vous amarrer pour profiter des activités de la région, dont Statera, un événement immersif aux abords du fleuve Saint-Laurent; une visite du Biophare, un lieu magique qui vous reconnectera avec la nature et vos origines; ou une sortie en canot ou en kayak dans l'archipel des 104 îles de Sorel, où vous vivrez un dépaysement garanti dans un lieu inaccessible aux bateaux et strictement protégé. Une magnifique escale pour terminer votre séjour!

Si la météo et la durée de vos vacances le permettent, poursuivez votre itinéraire vers Montréal. Vous aurez 37 milles nautiques à parcourir et, là encore, nous vous invitons à prévoir les escales à votre horaire. Vous en aurez ainsi pour une bonne semaine de navigation, et peut-être même plus encore! ■

## TARIFS

- Amarrage de nuit : 0,90 \$/ped
- Électricité : 9,80 \$/nuit
- Éclusage au canal de Chamby : 1,40 \$/ped
- Éclusage au canal de Saint-Ours : 0,90 \$/ped

Pour plus d'information sur l'ensemble des tarifs et pour vous procurer vos permis en ligne, consultez le [ParcsCanada.gc.ca/canaux](https://ParcsCanada.gc.ca/canaux).

# LE VOILIER ORANGE EST PARTI POUR UNE NOUVELLE AVENTURE



De gauche à droite : Pierre-Olivier Forest-Hivon, Héra Ménéard et Martin.

**E**n juin 2018, Pierre-Olivier Forest-Hivon et Héra Ménéard sont partis de la Marina de Repentigny à bord de leur bateau, *Le Voilier Orange*, afin de se rendre aux Bahamas. Le jeune couple, en compagnie de Martin, leur chat, a navigué sur le Saint-Laurent dans le but d'effectuer un détour par la Nouvelle-Écosse, sachant très bien que cela allait leur prendre beaucoup plus de temps et d'énergie que de faire route vers la rivière Hudson. Aujourd'hui, plus de 3500 milles nautiques (6482 km) plus tard, ils ne regrettent pas du tout leur choix puisque tous leurs coups de cœur se situent dans la portion du voyage, en eaux froides, au nord de New York. Ils sont cependant bien heureux d'être maintenant rendus au chaud et entament une nouvelle partie de leur périple : descendre vers les Petites Antilles pour visiter les îles et se rendre jusqu'à Trinidad pour la saison des ouragans.

## AVANT LE DÉPART

Pierre-Olivier a acheté *Le Voilier Orange* à Tadoussac, en janvier 2017. Son ancien propriétaire,

Sylvain Fortier, avait fait un tour du monde en solitaire avec ce bateau, il y a quelques années. Ce dernier a donc du millage dans le sillage! Auparavant, Pierre-Olivier possédait un Pearson, mais dès qu'il a vu ce voilier à vendre, il a sauté sur l'occasion puisqu'il savait que ce modèle était prêt à aller loin. Avant de partir, près de 10 000 \$ ont été investis en réparations, améliorations et équipements afin qu'il soit vraiment à leur goût. Le voilier est donc muni d'éléments tout neufs : radeau de survie, réfrigérateur, annexe, parc de batteries, nouvelle peinture et plus encore! Le travail sur le bateau a commencé en mars et, la veille du départ, en juin, il était assez prêt pour amorcer le début du voyage.

## ENTREVUE AVEC PIERRE-OLIVIER ET HÉRA

**QY :** J'aimerais en savoir davantage sur vous deux. Avant de partir, aviez-vous de l'expérience en navigation? Aviez-vous suivi des cours de navigation?

**Po et H :** « Il y a dix ans, Pierre-Olivier a fait ses premiers pas sur le Dufour 31 d'un ami sur le lac Champlain. La piqûre a été instantanée.

*Il a cumulé les sorties au lac pendant quatre ans pour ensuite faire son brevet de navigation élémentaire avec les Blanchons, à Saint-Martin. La même année, il a acheté son premier dériveur, un CL Code 40, sur lequel il a navigué seul sans relâche durant un été. L'automne suivant, il a fait son baptême de haute mer dans un convoiage pour les Blanchons, entre Halifax et les Bermudes, sur leur ancien Dufour 43, « Pléioné ». Il s'est acheté, l'été d'ensuite, un Pearson 26 1969 au lac Champlain sur lequel il a navigué entre le lac et Trois-Rivières. L'automne suivant, il a fait deux convoiages : New York à Nassau par la mer et Baltimore à Saint-Kitts. L'automne suivant, il s'est envolé en France pour faire sa première transatlantique, La Rochelle – Annapolis, sur un Fontaine Pajot 43. À l'été 2017, il a ramené « Le Voilier Orange » de Tadoussac jusqu'à Repentigny et a débuté cette aventure à l'été 2018. Pierre-Olivier cumule maintenant plus de 13 000 milles nautiques (24 076 km).*

*Héra, de son côté, avait déjà fait quelques navigations sur le fleuve, entre Québec et Tadoussac, avant le voyage. La mer l'ayant toujours inspirée, elle rêvait de faire un voyage de la sorte bien avant que Pierre-Olivier lui propose celui-ci. Elle cumule maintenant plus de 3500 milles nautiques! »*

**QY : Quels sont vos endroits coups de cœur jusqu'à maintenant?**

*Po et H : « Nous avons eu la chance de découvrir plusieurs endroits magnifiques et c'est difficile de choisir! La côte nord du fleuve est magnifique. On y retrouve quelques mouillages qui marquent l'esprit, comme à l'anse Saint-Panrace et dans la grande baie Saint-Nicolas! Ce sont vraiment des incontournables. Nous avons aussi adoré les îles de la Madeleine pour leurs paysages hors du commun. Les caps de roches rouges sont vraiment impressionnants et on les voit de loin lorsqu'on arrive par la mer. Le Cap-Breton en Nouvelle-Écosse est aussi un lieu incroyable. On y retrouve des montagnes fabuleuses! On a eu la chance de traverser le majestueux lac Bras d'Or dont nous sommes tombés amoureux. Nous avons également beaucoup aimé un petit port de pêcheurs sur la côte est américaine, que l'on appelle Rockport. C'est l'endroit où le film « La tempête » a été tourné. L'officier de port nous a généreusement accueillis alors que l'on rentrait de l'océan qui devenait particulièrement agité. »*

**QY : Avez-vous vécu des difficultés jusqu'à maintenant? Si oui, lesquelles?**

*Po et H : « Il n'est pas simple de vivre sur un bateau, surtout quand il fait froid. Premièrement tout mois. Ensuite, les longues navigations*





Pierre-Olivier Forest-Hivon au Cap-Breton.

de nuit, quand la température frôle le point de congélation et que les conditions de mer ne sont pas optimales, sont très difficiles. Parfois, ça a même un impact sur notre moral. Mais bon, chaque fois que nous arrivions à un nouveau mouillage pour nous reposer, on oubliait tout tellement on était satisfaits de l'effort.

Pierre-Olivier a eu un problème de moteur lors d'une navigation en solitaire dans Long Island à New York. Après une longue journée de navigation dans des conditions de vents forts, une écoute de génois s'est coincée dans l'hélice du moteur lors du démarrage... directement devant le port où il arrivait. Vu l'état de la mer, les compagnies de remorquage ne voulaient pas lui porter assistance. Il faut remercier de tout cœur la Coast Guard américaine qui lui a donné un bon coup de main. »

**QY :** Auriez-vous des conseils à donner à ceux qui voudraient se rendre dans les Antilles ou les Bahamas?

**Po et H :** « On en aurait plein. On pourrait faire une vidéo juste là-dessus! C'est certain que le trajet qu'on a fait est différent de la route habituelle vers les Bahamas, mais quasiment tous les bateaux pourraient le faire. Il suffit d'avoir du temps et de



Georgetown, Bahamas.

la volonté. On a des copains qui nous ont suivis jusqu'à l'extrémité ouest de la Nouvelle-Écosse avec un 26 pieds. Il faut cependant être prêt à affronter des conditions de mer qui peuvent être parfois sérieuses, même en été... et en automne, ça se corse vraiment. C'est l'océan Atlantique quand même! Mais avec un bateau bien préparé et en ayant du temps devant soi, on peut trouver de bonnes fenêtres météo. Le meilleur truc, c'est d'être tôt dans la saison et de ne pas se faire attraper par l'automne! Il faut par contre s'attendre à avoir de la houle considérable au large! La traversée de la baie de Fundy est aussi un beau défi. On y retrouve beaucoup de courant de marée et les vents peuvent devenir forts assez vite, et tout ça sans compter les milliers de bouées de pêcheurs qu'on retrouve à plus de 50 milles des côtes américaines. Notre traversée s'est par contre bien passée, même si nous avons eu des conditions de vents soutenus. C'est comme ça qu'on devient marins après tout! »

Toute l'équipe de Québec Yachting leur souhaite une belle continuité de voyage! Vous pouvez suivre leur aventure sur **Facebook** et **YouTube** et les encourager en devenant un **Patreon**. ■

# CONCOURS



Offrez-vous le véhicule de loisirs  
de vos rêves!

avec La Capitale



Participez dès maintenant!

[lacapitale.com/10000](http://lacapitale.com/10000)

1 855 780-4801



**La Capitale**  
Assurances générales

# LA NOUVELLE-ÉCOSSE : BAIGNÉE PAR LA MER

(EXTRAITS TIRÉS DU GUIDE ULYSSE ACADIE ET PROVINCES MARITIMES DU CANADA)



*Kidston Island, Baddeck, Cap-Breton.*

*Crédit photo : Dean Casavechia, Tourisme Nouvelle-Écosse.*

**L**a magnifique province de la Nouvelle-Écosse, aujourd'hui la plus peuplée des Provinces maritimes du Canada avec 924 000 habitants, forme une longue presque île rattachée au continent uniquement par l'étroite langue de terre de l'isthme de Chignecto. Ici la mer n'est jamais bien loin. En effet, aucune partie de la Nouvelle-Écosse n'est à plus de 50 km d'une rive, que ce soit celle de l'océan Atlantique, du détroit de Northumberland ou de la baie de Fundy. Cet environnement maritime a forgé autant le caractère et la vie de ses habitants que de splendides paysages. Ses côtes, qui s'étendent sur des centaines de kilomètres, renferment des havres et des baies où se sont déployés des villes et des villages de pêcheurs.

Voici quelques incontournables à mettre sur votre itinéraire en Nouvelle-Écosse, pour vibrer au rythme des traditions maritimes de la province.

## LA CÔTE EST

De Dartmouth au détroit de Canso, la côte est de la Nouvelle-Écosse est l'une des régions les moins visitées de la province. Elle présente pourtant de superbes plages, des musées vivants et des petits villages de pêcheurs reliés entre eux par une splendide route, Marine Drive, qui serpente le long de la côte sur plus de 300 km en offrant de spectaculaires points de vue.

Dès 1605, le port de Canso a été fondé à cet endroit, car le site était favorablement protégé des forts courants de l'océan par Grassy Island et se trouvait à l'entrée de Chedabucto Bay. La bourgade, qui ne sort de sa torpeur que lors du Stan Rogers Folk Festival, sert essentiellement de point de départ aux visites du Lieu historique national des Îles-Canso.

Si vous quittez l'Eastern Shore pour aller explorer l'isthme de Chignecto ou l'île du Cap-Breton, sachez que le paisible village de Guysborough permet de



*Village de Peggy's Cove.*

*Crédit photo : Acorn Art Photography, Tourisme Nouvelle-Écosse.*

faire une halte agréable. Visitez l'intéressant Old Court House Museum pour connaître l'histoire de la région et obtenir des informations touristiques sur les environs, sillonnés de sentiers de randonnée.

### **L'ISTHME DE CHIGNECTO**

Bande de terre qui relie la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, l'isthme de Chignecto affiche des paysages variés, bordés d'un côté par les eaux du détroit de Northumberland, les plus chaudes au nord de la Virginie (États-Unis) et de l'autre par celles de la baie de Fundy.

De l'île du Cap-Breton jusqu'au Nouveau-Brunswick, la côte longeant le détroit de Northumberland cache quelques villes et villages historiques, lieux d'arrivée des premiers colons écossais à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est dans cette région de la province, le long de la route panoramique Sunrise entre Antigonish et Amherst, que s'étendent aussi plusieurs magnifiques plages de sable aux eaux idéales pour la baignade.

La petite ville de Pictou revêt une importance symbolique dans l'histoire de la Nouvelle-Écosse. En effet, c'est ici, en 1773, qu'a jeté l'ancre le *Hector*, un navire ayant à son bord les premiers colons d'origine écossaise qui s'installeront en Nouvelle-Écosse. Le Hector Heritage Quay est

un centre d'interprétation consacré à l'histoire de ce navire. L'exposition présentée se veut très exhaustive. À l'arrière du bâtiment, on peut visiter une réplique exacte du *Hector*.

Juste à côté, le Northumberland Fisheries Museum & Pictou Lobster Hatchery possède une collection d'objets reliés à l'histoire de la pêche dans la région et comprend un authentique baraquement de pêcheurs. Au même endroit, un bâtiment renferme des bassins d'incubation de homard qui permettent d'observer le développement de ce crustacé depuis son état larvaire jusqu'à sa maturité. Dans un phare de 1905 reconstitué est présentée une exposition de photographies relatant l'histoire de la pêche; en plus, s'y trouve une boutique de souvenirs.

En parcourant l'isthme de Chignecto du côté sud, le long de la baie de Fundy, on découvre des sites spectaculaires et relativement peu fréquentés. Ici les magnifiques paysages maritimes sont modelés par le flot incessant des marées de la baie de Fundy, les plus grandes marées au monde. Elles atteignent jusqu'à 16 mètres dans le Minas Basin. Les falaises du Five Islands Provincial Park qui plongent dramatiquement dans ce bassin et composent un majestueux paysage méritent d'être vues.

## DESTINATIONS



Le «*Bluenose II*» navigue au large de la côte de Lunenburg. Crédit photo : Communications Nouvelle-Écosse.

### LA ROUTE DES PHARES

Tout en révélant des paysages maritimes parmi les plus pittoresques de la province, la route des phares longe la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Cette portion du littoral est ponctuée d'une multitude de petites îles et d'anses, ce qui en fait une région idéale pour la pratique du canot et du kayak de mer. Ici, la belle nature sauvage se marie avec harmonie au chapelet de villages pleins de charme. En s'y baladant, on traverse des hameaux et des ports de pêche aux maisons en bois datant du XIX<sup>e</sup> siècle. Le long des routes 3 et 103, on découvre, sur la pointe des caps rocheux, la silhouette d'une trentaine de phares, dont celui de Peggy's Cove, le plus célèbre des Provinces maritimes.

L'aspect pittoresque de Peggy's Cove, ce minuscule village côtier qui a charmé bien des peintres et des photographes, semble s'effacer en haute saison quand une horde de touristes l'assaille quotidiennement, mais il demeure tout de même un arrêt incontournable. Son petit port protégé des eaux tumultueuses est bordé de hangars construits sur pilotis. Plus loin, on peut se promener sur des blocs de granit où s'élève son célèbre phare (dont on ne peut malheureusement pas visiter l'intérieur).

Le *Bluenose* occupe une place à part dans l'histoire maritime canadienne. Bâtie à Lunenburg en 1921, cette formidable goélette a remporté toutes les courses de vitesse auxquelles elle a participé tout au long de sa carrière. Jusqu'en 1938, jamais le *Bluenose* n'a été vaincu, même si plusieurs Canadiens ou Américains ont conçu des navires dans le seul but de le battre. Doté de huit voiles, le *Bluenose* était une superbe goélette de 49 mètres de long. La gloire du *Bluenose* et d'autres goélettes de pêche a pris fin au début des années 1940, avec l'arrivée massive de chalutiers modernes à coque d'acier. Une réplique du *Bluenose*, le *Bluenose II*, a été construite en 1963 à Lunenburg et depuis elle sillonne les mers. En été, le *Bluenose II* est généralement amarré au port de Lunenburg ou d'Halifax et propose d'agréables croisières.

### L'ÎLE DU CAP-BRETON

Pourvue de charmants hameaux, de forêts encore sauvages et de falaises qui plongent dans l'océan Atlantique, forgeant ainsi des paysages spectaculaires, beaux à couper le souffle, l'île du Cap-Breton se trouve dans le nord-est de la Nouvelle-Écosse. Elle attire chaque année des visiteurs amoureux de la nature venus profiter d'espaces sauvages exceptionnels, tel le vaste parc national des Hautes-Terres-du-Cap-Breton, qui leur

offre des sentiers de randonnée et de magnifiques points de vue. Les côtes déchiquetées de l'île du Cap-Breton réservent des panoramas sans pareils. Les excursions en kayak sont particulièrement recommandées à tous ceux qui voudraient les observer d'un tout autre point de vue.

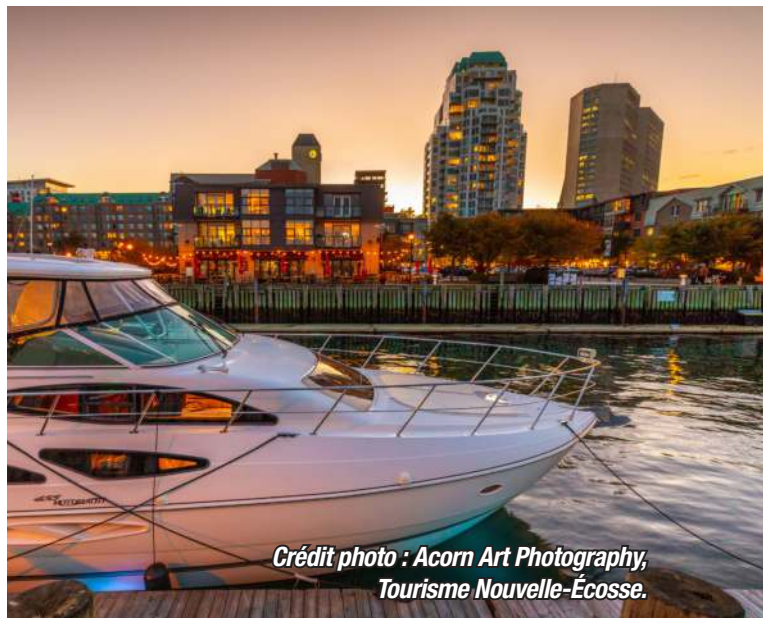
Au cœur de l'île du Cap-Breton, le lac Bras d'Or est un bras de mer de près de 1 100 km<sup>2</sup> entouré de collines. Il s'étire ainsi sur une bonne partie de l'île, qu'il divise en deux parties : les Basses-Terres et les Hautes-Terres du Cap-Breton. Vaste étendue d'eau salée, le lac et ses nombreux bras (Channel St. Andrews et Channel St. Patricks) sont riches en poissons, comme la truite et le saumon, pour le grand plaisir des amateurs de pêche.

Baddeck se présente comme un village coquet où il fait bon prendre le temps de se balader ou de s'installer sur une petite terrasse pour s'offrir un petit repas. Charmant à souhait, ce village surplombe le lac Bras d'Or. Une croisière sur cette immense étendue d'eau salée qui coupe littéralement l'île du Cap-Breton en deux permet d'observer des pygargues à tête blanche et d'admirer de loin la résidence d'été de l'inventeur Alexander Graham Bell, toujours habitée par ses descendants.

## HALIFAX

Ville au riche patrimoine architectural, construite au pied d'une acropole surplombant l'un des plus longs ports naturels du monde, Halifax se laisse découvrir avec ravissement. L'excellence du site, tant pour la navigation maritime que pour les stratégies militaires, fut déterminante dans son histoire.

Le Maritime Museum of the Atlantic qui donne directement sur le port d'Halifax, présente une superbe exposition traçant un portrait on ne peut plus complet de l'histoire navale de la ville. L'exposition qui relate la terrible explosion qui détruisit une partie d'Halifax en 1917 est particulièrement émouvante. Parmi les autres collections du musée qui retiendront votre attention, il ne faudrait pas oublier les vestiges du *Titanic*, qui sombra au large de l'île de Terre-Neuve. ■



Crédit photo : Acorn Art Photography,  
Tourisme Nouvelle-Écosse.

\*Extraits tirés du guide *Ulysse Acadie et Provinces maritimes du Canada*, par un collectif d'auteurs, disponible en format papier ou numérique au [www.guidesulysse.com](http://www.guidesulysse.com).

**CONCOURS**

Collaboration entre

ULYSSE et Québec YACHTING

le plaisir de mieux voyager

Remplissez le formulaire au [www.quebecyachting.ca/concours-ulysse](http://www.quebecyachting.ca/concours-ulysse) avant le 16 juin 2019 à minuit pour courir la chance de gagner le guide *Ulysse Acadie et Provinces maritimes du Canada*.

LE TIRAGE AURA LIEU LE 17 JUIN 2019. BONNE CHANCE À TOUS !

# À VOS CARTES, PRÊTS, PARTEZ!

LA SAISON DE VOILE EST À NOS PORTES!



Vue automnale imprenable de nos quartiers d'hiver!

**L**orsque l'équinoxe du printemps cogne à notre porte, le temps est venu de planifier notre prochaine saison de voile sur *Dance Me*. Voici notre petit guide de planification mis au point au fil des années pour vous aider à planifier votre saison de voile sans heurts ni stress.

Cette année, le 20 mars, dernier jour de l'hiver, est marqué paradoxalement d'une magnifique journée de printemps qui ne tarde pas à faire place à un mélange de pluie et de neige au travers d'un abaissement des températures. S'ensuivent inévitablement de forts vents et des bourrasques assez fortes pour rappeler les colères du meltemi en mer Égée!

Qu'à cela ne tienne, de nos quartiers d'hiver à Mont-Tremblant, le moment est venu de sortir notre calendrier et nos cartes nautiques pour planifier notre neuvième expédition sur *Dance Me*.

**Première** considération, assurez-vous de respecter votre séjour à l'extérieur du Canada permis par les autorités canadiennes.

Nous sommes partis du Québec le 14 avril et sommes arrivés sur *Dance Me* le 15 avril. Le retour auquel nous n'osons pas penser est prévu le 5 octobre prochain. Notre campagne 2019 se déroulera des côtes de Turquie aux îles grecques. Au total, nous serons à l'extérieur du Canada pendant 174 jours, soit quelques jours en deçà du maximum permis de 180 jours pour préserver nos avantages de citoyens canadiens, dont l'assurance maladie.

**Deuxièmement**, vous voudrez prendre en considération votre carnet d'invités et leurs préférences en traçant votre plan général de navigation. Vous voudrez également vous assurer d'un délai suffisant entre leur passage afin de reprendre vos habitudes et préparer le bateau

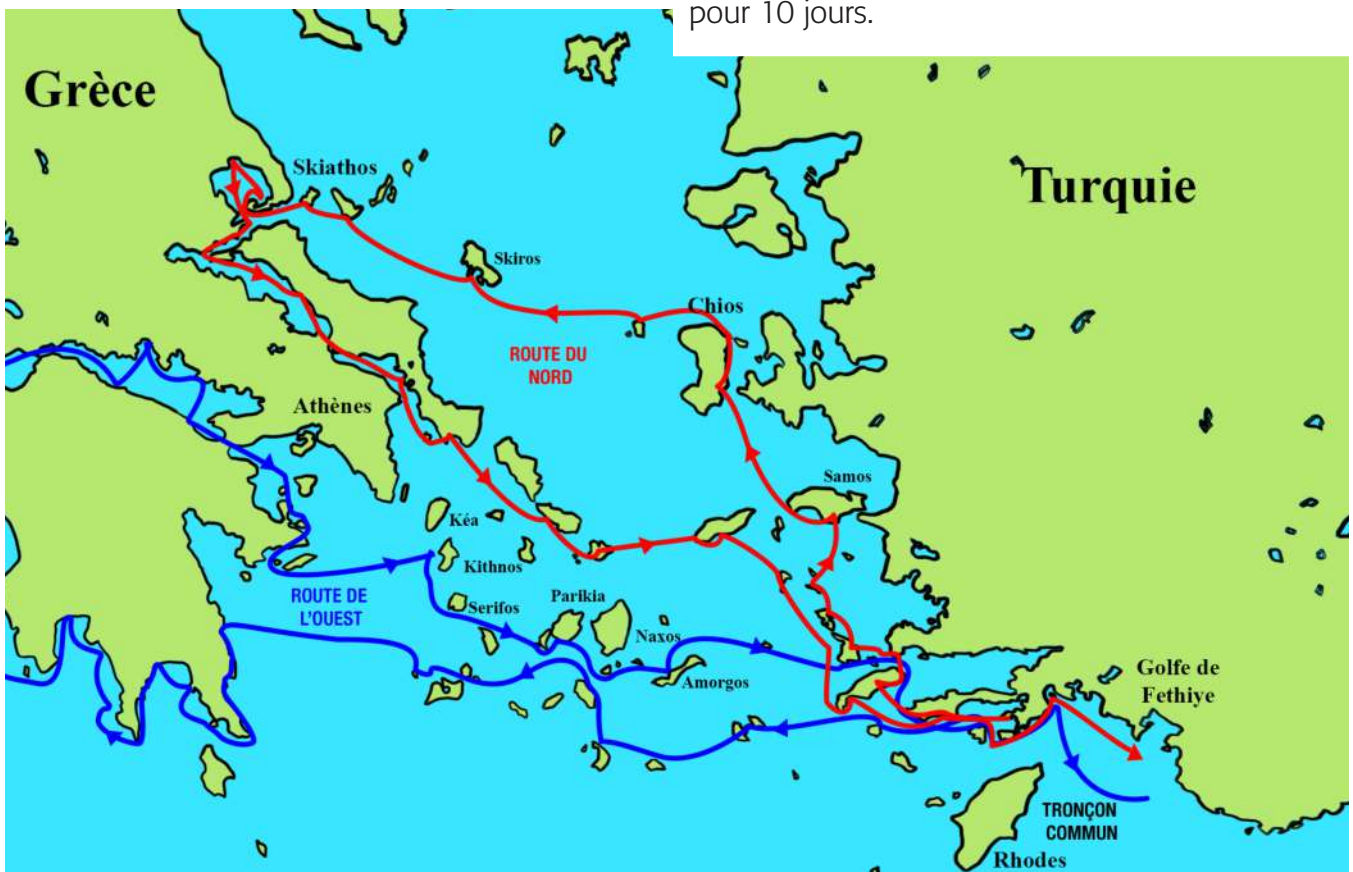
en vue d'accueillir vos prochains invités. En Méditerranée, l'eau ultra saline et les forts vents générés par le Meltemi obligent un nettoyage en profondeur du pont, de la coque et de l'intérieur, et ce, toutes les deux semaines tout au plus.

Nous accueillerons cette année Maddy et Jessy, nos tourtereaux en voyage de noces, pour un séjour de 10 jours ainsi que Ruth et Allen, beau-frère et belle-sœur, à leur deuxième passage sur *Dance Me*, cette fois pour 21 jours. Quant à Geoffroy et Marie-Ève, nos enfants adorés, ils nous rejoindront pour 10 jours à la fin de notre saison. André, mon frère bien-aimé, et sa fille Annie demeurent une possibilité. Avec un tel carnet d'invités en 2019, *Dance Me* affiche complet!

**Troisièmement**, vous devez impérativement respecter les séjours maximaux permis par les pays visités, sans quoi vous vous exposez à des amendes salées et possiblement à la mise en détention de votre voilier si vous contestez ces pénalités.

En Turquie, nos visas de séjour nous limitent à un maximum de 90 jours par période de 180 jours. Les entrées multiples sont permises. En Grèce, partie de la zone Schengen où un visa n'est pas requis pour les citoyens canadiens, nous sommes toutefois également limités à 90 jours par période de 180 jours. De notre arrivée en Turquie jusqu'à notre départ, il s'écoulera 174 jours auxquels il faudra ajouter les journées de transition entre la Turquie et la Grèce qui seront comptabilisées en double. De fait, les entrées et sorties se font le même jour. Comme il y en aura deux, il faut compter quatre jours additionnels, soit 178 jours.

**Quatrièmement**, vous devrez prendre également en considération les dates et préférences de vos invités. Nos tourtereaux ont choisi la Grèce; Ruth et Allen également. Ils viendront à la suite, question de naviguer ensemble quelques jours. Pour les accommoder, nous devons minimalement naviguer en Grèce du 10 juin au 8 juillet, ce qui nous laissera amplement de temps pour les rejoindre et relier le prochain équipage, soit Geoffroy et Marie-Ève, qui, eux, nous rejoindront en Turquie fin août pour 10 jours.





Nos invités de marque, Maddy et Jessie, en anticipation de leur voyage de noces à bord de «Dance Me».

**Cinquièmement**, la règle d'or lorsque l'on accueille des invités à bord de *Dance Me*, alors que nous sommes en campagne, consiste à convenir soit d'une date, soit d'un lieu de rendez-vous; jamais les deux à la fois!

Cette règle nous évite de devoir prendre des risques inutiles pour rejoindre nos invités. La météo en mer Égée est imprévisible, surtout en juillet et août. De plus, un bris peut nous retenir à quai et même nous détourner de notre route pour trouver pièces et main-d'œuvre et ainsi accuser du retard.

Aussi, pour éviter une telle situation, nous suggérons à nos invités d'acheter leurs billets d'avion jusqu'à Athènes dans le cas de nos invités attendus en Grèce et d'attendre nos instructions pour acheter le transfert d'Athènes à notre point de rencontre. Toutes les îles grecques sont reliées au continent par traversiers, certains très rapides. Les plus grandes îles ont un aéroport. Certaines utilisent même leurs installations aéroportuaires militaires à des fins civiles, ce qui rend les transferts par avion très abordables.

Généralement, nous arrivons au point de rencontre quelques jours auparavant pour préparer *Dance Me* avant l'arrivée de nos invités. Nous convenons du point de rencontre la veille ou le jour même de notre arrivée. Ainsi, nous évitons tout stress inutile. Le retour à Athènes est acheté quelques jours avant de quitter *Dance Me*, ce qui nous évite de revenir au point de départ.

Partant de ces cinq principes, nous planifions notre neuvième campagne en Méditerranée de manière à ce que nous y trouvions également notre compte. Nous tenterons de planifier une route qui nous offrira des lieux à découvrir et constituera une nouvelle aventure pour nous. Avec ses milliers d'îles à découvrir, la Grèce à beaucoup à offrir. La Turquie n'est pas en reste avec ses 8000 km et plus de côtes et ses milliers de baies sauvages.

Ainsi, cette année, nous planifions passer, à notre arrivée sur *Dance Me*, une semaine à la marina de Marmaris pour compléter nos préparatifs et nos approvisionnements. Nous partirons vers le nord pour traverser en Grèce un mois après notre arrivée, soit le 15 mai.

Nous resterons en Grèce du 15 mai au 10 août, soit 89 jours, ce qui laisse peu de jeu pour contrer un soubresaut météo. Mais bon, faudra faire avec!

Nous reviendrons en Turquie le 10 août pour accueillir Geoffroy et Marie-Ève et compléter notre campagne 2019, soit 57 jours. En ajoutant les 32 jours du début de campagne, nous aurons passé un total de 89 jours en Turquie. Faudra encore une fois rester vigilants!

Quant à mon frère André et à notre nièce Annie, nous trouverons certainement à leur faire une place quelque part entre la mi-juillet et la mi-août alors que nous serons toujours en Grèce, en route vers la Turquie. Ils n'auront qu'à nous faire signe!

### **PARCOURS CONSIDÉRÉS EN 2019**

Nous avons retenu deux parcours particulièrement intéressants, soit la route du nord ou celle de l'ouest. La décision finale se prendra à notre



« Dance Me » dans l'une des milliers de baies de la côte turque.

arrivée en Grèce par l'île de Symi, entre le 15 et le 20 mai. De là nous aurons une meilleure idée des conditions météo à anticiper et pourrons ainsi choisir soit la route du nord, soit celle de l'ouest.

**La route du nord** nous permettra de faire une grande boucle en passant par le golfe de Volos que nous ne connaissons pas. Cette route nous mènera vers les Sporades de l'Est, Samos et Ikaria, en longeant les côtes de Turquie, pour ensuite prendre la direction ouest vers les Sporades du Nord, le golfe de Volos, puis retour par la mer d'Eubée vers le sud jusqu'aux îles Andros et Tinos. La route se poursuivra vers l'est par Amorgos, Levita et Kalimnos pour entrer en Turquie par Bodrum.

**La route de l'ouest** nous fera découvrir les côtes du Péloponnèse que l'on dit magnifiques! Cette route nous amènera à passer le cap de Maleas, qualifié de cap Horn de l'Égée et à visiter les baies de Lakonikos et Messiniakos, l'hôte de la ville bien connue de Kalamata. Nous relierons les îles du sud de l'archipel des Ioniennes en Adriatique, pour revenir par le golfe de Patras, puis du mythique canal de Corinthe. Nous poursuivrons par le golfe Saronique en faisant escale sur les îles d'Aegina, de Poros et de Hydra, l'île de prédilection de Leonard Cohen. Retour en Turquie par les îles de Kythnos ou de Serifos, de Paros, Amorgos, Levita et Kalimnos pour entrer en Turquie pas Bodrum.

Les deux routes représentent chacune environ 1200 milles nautiques et une bonne

cinquantaine d'escales, ce qui concorde avec nos moyennes annuelles.

Si le meltemi s'annonce intense cet été, nous opterons pour la route du nord. Rappelons que le meltemi est un vent, en mer Égée, qui tout au nord souffle du N-E, puis du N et du N-O, au sud d'Andros. En optant pour la route du nord, nous effectuerons notre retour en juillet et août au portant. Nous pourrons ainsi composer avec des vents plus forts et nous offrir de belles navigations à la fois sportives et confortables.

Autrement, nous serons tentés par le tour du Péloponnèse pour découvrir ses côtes, ses villes et villages. Reste à planifier les points de rencontre de nos invités et à anticiper les points de débarquement. Cet exercice s'effectuera à la dernière minute alors que nous aurons une lecture précise de la météo et que nous serons à proximité de nos points de rencontre.

Profitez de vos invités pour enrichir l'aventure. Ils vous rappelleront plus d'une fois que vous êtes au paradis!

Bon vent, bonne voile!

Et bonne saison! ■

L'équipage de *Dance Me* navigue en Méditerranée depuis 2005.

## LES SAN BLAS, PRISE 2



*Certaines îles sont habitées par une ou deux familles.*

**J**ouer, s'amuser, farnier, lever les voiles plus tard, observer les grandes branches des cocotiers, fouler le sable blanc d'une île déserte, se balader au hasard des courts sentiers, observer avec ses jumelles les voiliers au loin ou tout près qui voguent vent de travers, sentir le vent du large sans les vagues qui l'accompagnent, dormir en toute sécurité, attendre patiemment le livreur de fruits et légumes, espérer que la visite attendue arrivera sauve et sèche, c'est ce que nous offrent les San Blas. C'est un paradis où s'arrêtent et souvent s'enracinent des navigateurs au long cours qui finissent là leur parcours, faisant des San Blas leur résidence permanente ou semi-annuelle.

Nous avons failli nous attacher en permanence à cet archipel ensorceleur. Voici, pêle-mêle, comment nous y avons vécu deux belles saisons d'hiver.

Bon, ok, il y a quelques éléments qui nous ramènent sur terre dès qu'on a navigué autour de quelques îles, par exemple, les formalités d'arrivée. La première île au nord, El Porvenir, qui est en fait la dernière pour ceux qui arrivent des ABC (Aruba, Bonaire et Curaçao) ou de Colombie, est celle où tout nouvel arrivant doit s'arrêter pour légaliser sa présence. Nouveau pays : Panama. Et territoire autonome : San Blas. La seule monnaie en cours au Panama est le dollar américain. C'est donc assez facile de s'y retrouver pour nous. D'abord, 100 \$ chacun pour le visa d'entrée, 193 \$ pour le permis de croisière et 20 \$ par mois par personne et un autre pour ancrer en territoire kuna. Et nous sommes libres pour aller jouer dans l'eau.

### **LA VISITE**

Nous essayons de partager notre *chance* en invitant régulièrement parents et amis. Nous rejoindre aux San Blas n'est pas toujours une sinécure. Vous atterrissez à Panama City. Il vous

faut nécessairement prendre un hôtel pour la nuit, car c'est vers 5 h du matin qu'on vient vous chercher (pas de temps pour un petit-déjeuner) en 4x4 rempli au maximum de sa capacité pour deux bonnes heures et demie de trajet sur des routes tortueuses et vallonnées. La dernière partie du trajet se passe en *lancha*, une barque à moteur, avec une bonne quinzaine de personnes à bord, arrivées comme vous en voiture. On les distribue aux différents endroits où elles sont attendues, soit sur une île, soit sur un voilier au mouillage. Cette course, qui prend normalement entre 45 minutes et une heure, a duré quatre heures pour notre amie Michelle qui est arrivée trempée. Nous avons donné comme consigne East Lemon Cays alors que les locaux appellent cette place « Elephante ». On le saura pour la prochaine fois...

### QUELQUES ÎLES PARMİ TOUTES

**Elephante** : Notre mouillage préféré pour recevoir nos visiteurs. On y entre avec peu d'eau sous la quille. Ce qu'on aime : petit mouillage, les bruyants charters n'y viennent pas. Les quelques chalets sur pilotis et le restaurant forment un joli décor.

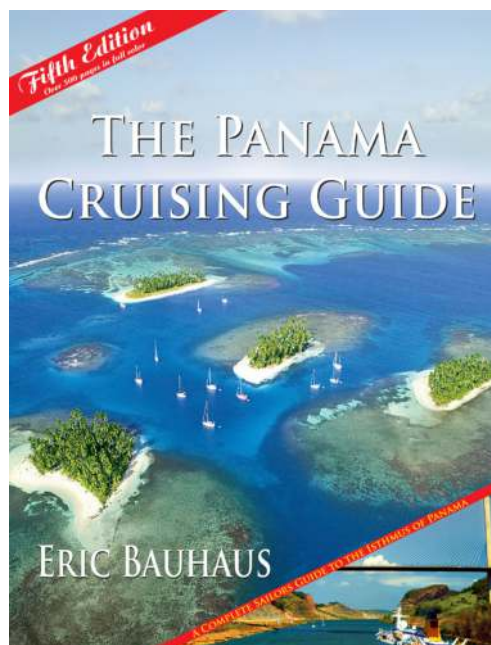
**Chichime** : Ici, il y a plus de bateaux, mais c'est très agréable de faire le tour de l'île les pieds dans le sable.

**Holandes Cays** : Deux mouillages. Avec le premier, on est devant un mur de verdure et on a la facile possibilité de faire de l'apnée. L'autre, impressionnant, nous offre une vue à l'infini sur l'océan, le mur de corail étant submergé de quelques décimètres.

**Isla Iguana** : Paradisiaque. Toute petite, bordée d'une belle plage. Quasi déserte. On y tient un bar pour accommoder ceux qui s'y arrêtent.

**Acuadup** : Petit village kuna où la tradition prédomine. Vêtements colorés et plein de molas. Si bien que nous y avons vu les 90 passagers d'un petit navire de croisière de luxe descendre à terre pour y faire leurs provisions de souvenirs.

Et il y en a d'autres qui brillent par leur originalité. À vous de venir les découvrir!



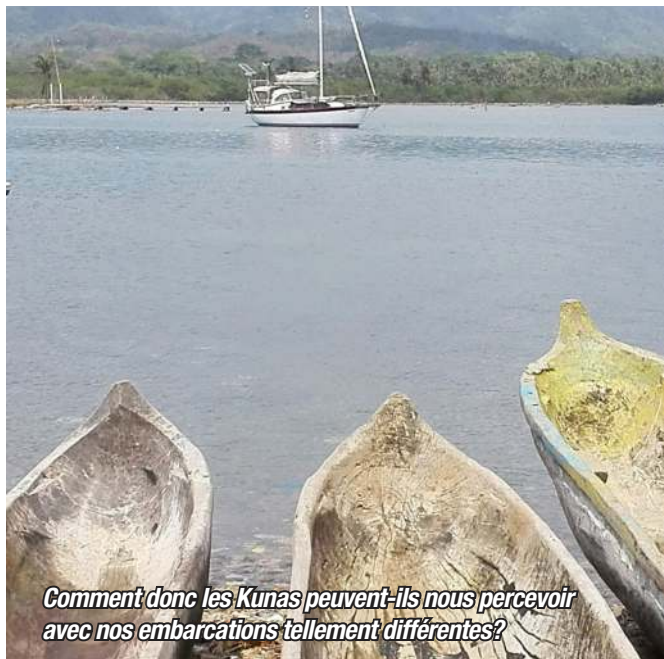
### LA NAVIGATION

Un Allemand s'étant établi au Panama a publié un guide nautique couvrant les deux côtes de son nouveau pays. La cinquième édition de *The Panama Cruising Guide* d'Eric Bauhaus est tout simplement fantastique! Rempli de photos aériennes qui montrent bien les fonds, avec environ 200 *waypoints*, ce guide est indispensable pour naviguer du côté des Caraïbes. Il ne vous dispense pas d'avoir à naviguer alors que le soleil est haut, sauf si vous ne dérogez aucunement des *waypoints* indiqués. Un jour que nous nous déplaçons gaiement avec un beau vent arrière, une amie à bord qui ne connaissait rien à la navigation me dit : « Jean-Louis, tu ne m'as pas dit que lorsqu'on voit des moutons blancs, c'est qu'il y a des roches? » Brisants droit devant! Coup de barre sur bâbord! Boum! Boum! La quille frappe violemment le corail. Vive les bateaux âgés avec leur quille pleine. Pas de dommages, mais une bonne frousse! J'avais dérogé de mon tracé de quelques centaines de mètres.

### LES MARINAS

Vous avez besoin des services d'une marina? Vous voulez laisser votre bateau pour une période prolongée? Vous voulez le mettre en cale sèche? Alors, oubliez les San Blas où seuls les mouillages

## NAVIGATION



*Comment donc les Kunas peuvent-ils nous percevoir avec nos embarcations tellement différentes?*

sont possibles. Il faut alors longer la côte vers le nord. À environ 30 milles de Chichime, d'où l'on part généralement pour ce parcours, on peut entrer dans une jolie marina nommée Los Tortugas. Beaux pontons, jolie plage. C'est tout. Aucun service n'est disponible à des kilomètres à la ronde. Arrêt agréable pour quelques jours sans plus.

Encore une dizaine de milles et vous entrez dans la baie de Puerto Lindo. Décor différent des San Blas avec de vertes collines. La baie est toujours très occupée avec une bonne trentaine de voiliers au mouillage. À l'entrée, on trouve maintenant une marina toute neuve avec sa capitainerie et un magasin nautique : la marina Linton, du nom de l'île qui lui fait face. Cette marina correspondait à un besoin, car elle s'est vite remplie.

Notre marina préférée se trouve juste un peu plus loin. On y entre en contournant un haut fond. Sa baie, plus petite que celle de Puerto Lindo, est mieux protégée des différents vents. Pas de pontons dans cette marina. Les différents voiliers sont amarrés sur quatre tangons et leurs habitants doivent se rendre à terre en dinghy. Deux bâtisseurs nous accueillent. Sylvie est derrière la première porte sur la gauche. C'est avec elle que nous prenons les arrangements pour laisser *Alero* pendant quelques mois : sortie de l'eau, coûts, paiements... Sur le terrain, il y a un espace d'entreposage et un autre de travail. On y trouve aussi la maison des propriétaires ainsi que deux chambres à louer, un atelier où on trouve Jean-Paul, l'autre bâtisseur, une salle de lavage et une voilerie. Et par-dessus



*C'est la fin d'un paisible séjour pour notre amie Michelle.*



*En maints endroits, l'apnée nous permet d'admirer ce qui est presque à fleur d'eau.*

tout, ce qui attire plein de monde : un excellent restaurant français. C'est Sylvie et Jean-Paul qui l'ont créé dès les débuts du défrichage du terrain, il y a maintenant vingt ans. Son succès se perpétue. Pour ceux qui sont au mouillage à Puerto Lindo, un agréable passage d'une quinzaine de minutes sous la voûte des arbres les y amène à bord de leur dinghy. Et comme la langue d'usage sur ce terrain est le français, qui sont les clients de Panamarina en majorité? Des Français et des Québécois, bien sûr! Comme ça fait du bien de pouvoir échanger sans avoir à se casser la tête pendant toute une soirée! Imaginez : bon vin, bon repas, belle compagnie. Que demander de plus? Jean-Paul et Sylvie ont fait l'acquisition d'un

Parklev, un chariot hydraulique qui permet la sortie et la mise à l'eau de bateaux jusqu'à 20 tonnes en quelques minutes seulement. C'est là une grosse amélioration, car l'ancien chariot demandait un temps fou en ajustements pour chaque nouvelle opération.

### **TRÈS DRÔLE... QUAND C'EST FINI!**

14 décembre. En cale sèche : Essai du moteur. Le coude d'échappement (*riser*) coule. Une soudure par LE mécano Guido règle le problème. Guido dit que le moteur mérite un nettoyage et une peinture. Deux jours de travail. OK. Changement d'huile et nouvel antigel. Le moteur tourne et le liquide de refroidissement devient noir. Deux nettoyages au vinaigre. Mise à l'eau; 100 mètres et l'indicateur de chaleur monte à son maximum. Antigél à nouveau noir. Guido démonte la tête du moteur. Joint de culasse fendu. Il apporte les pièces à l'atelier pour un nettoyage et va à Panama City (cinq heures de voiture aller-retour) pour se procurer un nouveau joint de culasse. Veille de Noël, magasin fermé. 26 décembre, nouveau joint de culasse, mais... Guido est hospitalisé pour une grave infection à une jambe. Notre visite du Québec arrive dans deux jours... Il y a donc urgence. Michel, électricien plus que mécanicien, remonte le moteur en deux jours. Le moteur tourne. Nous nous déplaçons un peu pour faire le plein d'eau... et c'est l'huile qui se vide! Les boulons de la pièce qui supporte le filtre à l'huile n'avaient pas été revissés. Guido est de retour. Serrage de la tête du moteur. Nous faisons tourner le moteur pendant 10 heures. Dernier serrage. Une vis trop serrée glisse. À changer. Autre voyage à Panama City. Quatre vis pour 160 \$!!! Guido refuse et se procure une vis chez un quincaillier, la modifie et la pose. Et tourne le moteur sans son couvercle pour constater que l'huile ne sort pas des culbuteurs. Retour à l'atelier avec les pièces pour essayer de déboucher. Remontage des pièces. Essai. Toujours pas d'huile. La pièce avait été montée à l'envers. Eurêka! Le moteur ronronne. Tous les cadrans fonctionnent. C'est terminé. Nous sommes le 19 janvier. Et, bien sûr, la visite est partie... ■

## LE CANAL DE KIEV



**J**usqu'à présent, tout comme mes équipiers, j'apprécie la mer Baltique. Elle s'est montrée douce et accueillante. Si je la compare à une jolie femme, je dis que lorsqu'elle est calme et souriante, cela amplifie l'image de sa beauté. Nous approchons de l'entrée de la baie qui, comme un entonnoir, nous mène au canal de Kiev. Ma navigation le confirme. De plus, en scrutant l'horizon, j'entrevois de temps en temps un relief montagneux me paraissant flou : terre en vue... Le temps de le dire, la noirceur s'installe telle la misère sur le pauvre monde. À la mi-avril, à cette latitude nordique, la durée d'ensoleillement est brève et les nuits sont interminables. Le bon côté de la chose vient du fait que depuis que la nuit efface la lumière du jour, l'éclairage rayonnant d'une quelconque ville me confirme que nous approchons de la côte, du canal de Kiev, notre destination première.

Il se fait tard. Il ne nous reste que 10 milles nautiques à parcourir avant d'arriver en sol allemand et d'apercevoir les portes de l'écluse devant notre étrave. Il est 23 h lorsque John pointe du doigt

les feux d'entrée rouges du sas de l'écluse. Il s'interroge et laisse paraître son inquiétude. Il nous questionne sur la langue qu'il devra utiliser pour faire appel sur la VHF. Le petit comique ne connaît habituellement pas la gêne. Pourtant, cette fois-ci, il badine en tenant des propos abracadabrants. Il mérite ma réplique :

*– John! Tu es à me dire que, pour toi, la langue allemande, ça correspond à du chinois. Hein! Facile! Tout simple, tu n'as qu'à communiquer en anglais... et par la même occasion, nous faire rigoler.*

Sans discuter, il saisit la VHF et puis entame la discussion avec le maître éclusier qui s'exprime dans la langue anglaise sans pouvoir dissimuler son fort accent germanique. Attentifs, sans dire mot, nous écoutons les réponses qu'il donne à son interlocuteur.

*– Yes, a racing sailboat on Canadian flag. Twenty meters, with drop 4.5 meters, wide 5.5 meters. We come from Sweedish. We will stop in France. Destination to Canada.*

Il porte la VHF à son oreille, puis il mime un air pantois peu rassurant en répétant à voix haute les consignes et obligations qui lui sont transmises par le maître éclusier. Le bougre a une tonalité de voix qui en impose. Même à distance, nous entendons ses propos; il n'y a pas de doute, il démontre une autorité militaire.

*– You said! For a boat 20 meters, we must located an special balise: 700 euros by day. All boat deep hull over 4 meters must pass the canal with a pilot on board, 8,000 euros by passage. After, it's OK?*

À entendre ses propos, je capote! C'est comme recevoir une gifle en pleine figure. Même les équipiers perdent le sourire et la parole. Ça me fait étrange tout ce silence inhabituel... Instinctivement, j'active ma calculatrice mentale afin de convertir tous les euros exigés en dollars canadiens. Le résultat se chiffre à un peu plus de 12000 \$. Même en supposant avoir un tel montant, ça représenterait une folle dépense. Voilà ce qui deviendrait une journée vraiment coûteuse pour uniquement traverser d'est en ouest la pointe nord de l'Allemagne. En fait, il s'agit d'un raccourci d'au plus 48 milles nautiques. Si je ne trouvais pas de solution et devais déboursier un tel montant pour franchir le canal de Kiev, nous devrions plutôt nous résoudre à reprendre à nouveau un cap au nord, vers le froid, en laissant sur tribord le Danemark et Oslo, au sud de la Norvège, pour finalement rejoindre la mer du Nord. Tout cela ajouterait à notre parcours tout près de 500 milles supplémentaires. Ça ne serait pas rigolo de payer cela; je serais contrarié de faire un tel cadeau au peuple allemand. De fait, ces frais sont chargés aux gros bateaux pour compenser les bris qu'ils font aux berges. Par contre, je les trouve exagérés pour une coque de noix comme la nôtre.

C'est un pensez-y-bien! Je crois comprendre que les réponses fournies par John ne sont pas celles qui correspondent à notre certificat d'enregistrement à Transports Canada. Sans hésiter, je recommande à John d'interrompe la



communication sans protocole en lui mentionnant que cet éclusier ne sera plus en fonction demain matin. Il sera remplacé par un collègue avec lequel nous ajusterons nos propos. Nous amarrons l'Océan Phénix à un quai parallèle à un boulevard. À peine plus de 48 heures se sont écoulées depuis notre départ de la Suède. Inévitablement, notre premier contact terrestre fait mûrir dans la tête de mes rêveurs d'océan le désir de partir à la recherche d'un bar pour aller caler une ou deux bières allemandes. Ils n'ont pas encore la peau salée qu'ils semblent avoir déjà le mal de terre. Je dois les garder à bord à tout prix, car il nous est interdit de nous balader ici et là sans avoir rencontré un douanier et, de toute évidence, ni le lieu ni l'heure ne favorisent une telle formalité.

*- Oh non, les boys! Il n'est nullement question que vous quittiez le voilier cette nuit sans que nous ayons au préalable rencontré un officier des douanes allemandes. Il se fait tard! Je propose que l'on regagne nos bannettes, car nous devons nous lever très tôt. C'est non négociable!*



Finalement, ce sont ceux qui ont maugré le plus qui se sont endormis les premiers et qui vont sûrement se faire tirer l'oreille pour quitter la chaleur de leur sac de couchage demain matin.

Le secret consiste à se coucher et s'endormir le premier, ce qui a été impossible à réaliser dans mon cas. Mais étant habitué à pareil tintamarre, j'ai accompagné sans peine le vibrato de la chorale et je me suis endormi en moins de deux. La nuit au quai a été bonne. Pas de marées qui m'obligent à faire le va-et-vient tout au cours de la nuit pour ajuster les amarres. Pas de roulis, pas de tangage, que des ronflements qui n'ont rien de comparable avec un léger gazouillis. Au petit matin, en bordure du quai, une bande d'oiseaux apparentés à des goélands se chamaillent pour je ne sais quoi. Ils sont dérangeants, mais j'accepte de bon gré qu'ils sonnent mon réveil. Pas à pas, je fais tout mon possible afin que le plancher ne craque sous mon poids et je me retrouve au cockpit. Je souhaite que mes équipiers ne se réveillent pas avant qu'en toute intimité, j'aie officialisé mon réveil en inspirant une première bouffée d'air frais. Ça doit faire partie de mes habitudes de navigateur solitaire qui refont surface. Le soleil levant réchauffe l'air matinal et me dévoile progressivement le paysage qui m'avait paru si mystérieux et incompris dans l'obscurité de la nuit dernière. Bien que les gars semblent encore profiter d'un sommeil profond, j'assume la responsabilité de cette situation qui les

prive une fois de plus d'un moment mémorable. À leur réveil, j'insisterai quand même sur le fait qu'il est agréable de se lever avant le soleil pour profiter pleinement de la journée. Et en imageant une situation rigolote, j'ajouterai : « *Les plus gros vers appartiennent aux oiseaux matinaux!* »

Parlant d'oiseau étrange, l'ami John émerge de l'entrée, tel un clown sortant d'une boîte à surprise, en se branlant la tête au bout d'un long ressort. En se frottant les yeux encore à moitié ouverts, il me lance sur un ton à peine audible.

– *Est-ce que tu veux que j'appelle le maître éclusier?*

– *Non! Pas si tôt! Faut attendre après 8 h; alors, tu auras sûrement la chance de parler à un éclusier tout à fait reposé, moins chiant...*

En attendant l'heure de vérité, nous allons petit-déjeuner, comme on dit en France. Je suis un brin anxieux de connaître la réponse que nous réservera l'éclusier de jour. Si les coûts demeurent aussi élevés que ceux annoncés hier soir, nous ferons le grand détour et n'arriverons que plus tard à Saint-Malo.

– *John, l'heure est venue d'aller charmer un Allemand! Tu dois prendre ta voix feutrée afin d'obtenir l'autorisation permettant à notre voilier d'écluser à rabais.*

Il fait appel sur la radio VHF et, sans qu'aucune question embarrassante ne lui soit posée, le feu autorisant une entrée dans le sas de l'écluse passe au vert. C'est bon! Nous larguons les amarres et fonçons dans la direction du quai adjacent à une bâtisse tout en hauteur. Cela ne sera peut-être pas si simple que ça semble l'être. Une fois le voilier amarré au quai, je remets les papiers à Jean qui disparaît dans l'ouverture de l'escalier menant au poste d'observation. À peine 5 minutes plus tard, notre émissaire s'en revient glorieux, les bras levés vers le ciel, comme s'il venait de monter sur la plus haute marche d'un podium, puis il acte l'attitude d'un mendiant en me tendant une main ouverte.

– Skipper! Tu me dois 32 euros et partons avant que le boche change d'idée!

Pas besoin de me faire un dessin! En fait, sur le certificat temporaire émis au bureau de Transports Canada, il a été inscrit 19,8 mètres et non 20 mètres. Ne sachant le tirant d'eau réel, j'avais fait inscrire 3,50 mètres en attendant que le mesurage pour la jauge officielle ait lieu au Québec. Donc, filons au plus vite!

Le paysage champêtre à droite et à gauche de ce canal apaise momentanément nos appréhensions vis-à-vis le caractère houleux qui caractérise notre prochaine étape de la mer du Nord. Vivons l'instant présent! C'est facile à réussir lorsque le soleil brille et réchauffe le pont du voilier *Océan Phénix* ainsi que le cœur des équipiers heureux, témoins d'une température estivale inespérée. J'avais eu comme information que nombreux sont les cargos qui fréquentent ce raccourci à la queue leu leu, que les rives très rapprochées obligent ces géants des mers à se croiser comme les autos le font sur une route à voies inverses. En fait, nous frôlerons à maintes reprises ces gigantesques coques d'acier et il faudra faire en sorte de ne pas nous placer sur leur route. À l'occasion, nous devons nous tasser dans un recoin pour leur céder le passage. Bizarrement, ce n'est pas encore le cas, nous

faisons route depuis plus d'une heure et nous n'en avons vu qu'un seul et pas si gros que cela. Bien qu'une telle situation nous intrigue, j'avoue que leur absence ne me manque pas du tout : elle embellit mon quotidien.

Quelle belle journée nous avons passée! J'ai appris, lors d'une communication Iridium avec mes aides à terre qu'aujourd'hui, en Europe, c'est un jour férié. Voilà pourquoi les gros bateaux se font si rares. Il sera bientôt 16 h 30. En approche des énormes portes de sortie du canal de Kiev, nous modérons notre vitesse. Le ronronnement du moteur se fait plus discret et plus doux à nos oreilles. Un opérateur est sûrement embusqué tout près pour nous épier. Car, comme par magie, les portes se distancent avec un synchronisme nous permettant de nous faufiler entre elles sans qu'on n'ait à quémander notre passage. À ce qui est visible du grand large, nous réalisons que nous sommes maintenant passés du côté de la mer du Nord. Ça me pousse à tenir la barre à roue d'une poigne ferme. Je porte le regard sur l'arrière afin d'observer les portes qui se referment aussitôt sur notre passage, emprisonnant du coup l'eau toute calme, sans rides, que nous quittons pour retrouver l'inconfort souvent associé à l'aventure du large. ■

**Appuyez activement «Équipe de Voile Océanique» dans ses projets.**  
**Voilà le cadeau idéal à offrir à un parent, un ami, un employé ou à vos clients.**  
L'auteur Georges Leblanc vous propose ses livres et DVD. Il dédicacera votre livre selon vos désirs.

Le Chant des Sirènes 30<sup>00\$</sup>  
Livre «LE CHANT DES SIRÈNES»

Au-delà des limites 30<sup>00\$</sup>  
Livre «AU-DELÀ DES LIMITES»

L'océan prédateur 30<sup>00\$</sup>  
Livre «L'Océan PRÉDATEUR»

Les échos de l'océan 30<sup>00\$</sup>  
Livre «LES ÉCHOS DE L'OcéAN»

Coffret 3 Livres «AVENTURES EXTRÊMES»  
incluant : «AU-DELÀ DES LIMITES»  
«L'OcéAN PRÉDATEUR» et  
«LES ÉCHOS DE L'OcéAN» 80<sup>00\$</sup>

DVD «SEUL SUR L'OcéAN» 20<sup>00\$</sup>

DVD «AU-DELÀ DES LIMITES» 20<sup>00\$</sup>

Pour plus d'informations: [gleblanc@georgesleblanc.com](mailto:gleblanc@georgesleblanc.com) ou (418) 564-4800  
Pour commander en ligne, imprimez le formulaire sur [www.georgesleblanc.com](http://www.georgesleblanc.com)

# BEAUCOUP DE NOUVEAUTÉS POUR JEUNES MARINS URBAINS (JMU) EN 2019!



De gauche à droite « Le Pointelier » et « La Montréalaise ».  
Crédit photo : Jeunes Marins Urbains.

L'année dernière, *Québec Yachting*, a publié un article intitulé *Évolution fulgurante de Jeunes Marins Urbains* et nous pouvons affirmer que l'évolution de cet organisme se poursuivra cette année avec non pas une, mais plusieurs nouveautés!

## 1. FESTIVAL VOILE-AVIRON : DE MONTRÉAL À POINTE-AUX-TREMBLES

Après avoir initié plus de 300 personnes à la navigation au voile-aviron au cours de l'été dernier, JMU met sur pied le Festival Voile-Aviron, qui se tiendra du 13 au 21 juillet prochain, en offrant **500 initiations gratuites** de trois heures afin de vous permettre de découvrir la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Pour parvenir à atteindre ce nombre impressionnant d'initiations en si peu de temps, *Cœur de marin*, *La Montréalaise* et *Le Pointelier* seront sur l'eau pour initier jusqu'à huit personnes par voile-aviron, et ce, de deux à trois fois par jour.

**Où?** Le départ et le retour s'effectueront au Quai de la Maison Antoine-Beaudry, situé au parc Marcel-Léger. L'adresse est le 14678, rue Notre-Dame Est, Pointe-aux-Trembles QC H1A 1W1.

Pendant le Festival, huit ateliers de construction de voiles-avirons en modèles réduits seront à l'horaire. Réservez votre place rapidement puisqu'un maximum de cinq équipes pourront participer à chacun des ateliers. Le dimanche 21 juillet, une exposition de voiles-avirons aura lieu et un *Prix du Public* sera remis à l'équipe ayant remporté le plus de votes.

## 2. UNE FORMATION DE CHEF DE BORD DE VOILE-AVIRON DE 10 JOURS

Jeunes Marins Urbains est à la recherche de plusieurs chefs de bord disponibles en 2019 et en 2020! Du 28 juin au 7 juillet prochain, une formation se tiendra sur le fleuve Saint-Laurent dans le secteur de Pointe-aux-Trembles. À la fin de cette formation, combinant théorie et pratique, le ou la stagiaire devrait être en mesure de réaliser toutes les manœuvres nécessaires pour naviguer en voilier-aviron de façon sécuritaire avec un groupe de quatre à huit personnes sur le fleuve Saint-Laurent (entre Montréal et Trois-Rivières) par des conditions de vent de 22 nœuds (40 km/h) et moins.

### 3. UNE FORMATION DE VOILE-AVIRON INTERMÉDIAIRE DE CINQ JOURS

Du 29 juin au 3 juillet prochain, une formation de voile-aviron intermédiaire se tiendra en même temps que celle pour devenir chef de bord. Une fois complétée, le ou la stagiaire sera en mesure de naviguer en voilier-aviron de façon sécuritaire avec un groupe d'amis de quatre à six personnes sur le fleuve Saint-Laurent (entre Montréal et Trois-Rivières) par des conditions de vent de 16 nœuds (30 km/h) et moins.

### 4. BOURSES JMU POUR LES 17 À 25 ANS

Afin de faciliter l'accès à la formation de chef de bord de voile-aviron, l'organisme Jeunes Marins Urbains offre une bourse JMU d'une valeur de 975 \$ à quatre jeunes de 17 à 25 ans habitant dans la région de Montréal, dont deux spécifiquement aux jeunes de l'arrondissement Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

### 5. APPEL À DES PROJETS DE NAVIGATION

Cet été, au lieu de présenter une programmation toute ficelée à l'avance qui ne correspond pas toujours à ce que les amateurs de voile-aviron recherchent, JMU a prévu à l'horaire près de 40 journées spécialement dédiées aux projets de navigation pour ses membres. Ceux-ci peuvent proposer le projet de navigation de leur choix, qu'il s'agisse d'expéditions et de sorties d'une journée ou de quelques jours. Toutes les suggestions sont les bienvenues!

### 6. LES MARINS MENTORS ET LE DONNER AU SUIVANT

Jeunes Marins Urbains a créé un petit groupe de *Marins Mentors* qui veulent *Donner au suivant*. JMU cherche des marins expérimentés (hommes/femmes) disponibles et intéressés à accompagner, superviser et partager leur savoir-faire marin avec les chefs de bord et les jeunes initiés au voile-aviron. Si vous naviguez en voilier depuis longtemps et croyez qu'il est important de transmettre aux autres ce que vous avez appris et que vous êtes disponible quelques jours l'été prochain, joignez-vous au groupe de marins mentors déjà composé, notamment d'Éric

Gouin, de l'expert maritime Nicolas Gibault et de l'instructeur Daniel Martineau!

Vous pouvez dès maintenant réserver votre initiation gratuite ainsi que la place de votre équipe à l'un des ateliers de construction de voile-avirons en modèles réduits au [www.jeunesmarinsurbains.org](http://www.jeunesmarinsurbains.org). Vous y trouverez aussi tous les détails au sujet des différentes activités de JMU ainsi que des avantages dont vous pourrez bénéficier en devenant membre. Qui sait, peut-être verrons-nous un jour une flotte de voiles-avirons... puisque « impossible n'est pas marin »! ■

## UNE INITIATION AU VOILE-AVIRON MÉMORABLE

Le 5 août dernier, *Québec Yachting* a eu le plaisir de prendre part gracieusement à une initiation à la navigation en voile-aviron de deux heures sur *La Montréalaise* par une belle journée ensoleillée. L'équipage était composé de la chef de bord Sonia Des Alliers, de l'animatrice Amélie Lemieux, de mon conjoint Philippe Lavoie ainsi que de moi-même. Lors de l'activité, j'ai bien aimé être à la barre et apprendre à bien positionner les voiles par rapport au vent afin d'éviter de les faire faseyer. La vue à partir du fleuve était magnifique, autant celle en direction de la rive de Pointe-aux-Trembles que de l'île Sainte-Thérèse. Malgré tous nos efforts pour mettre à contribution nos muscles de pagayeurs, comme nous n'étions que quatre à bord, nous n'avons pas réussi à retourner au Quai de la Maison Antoine-Beaudry en raison de la direction du vent et de la force du courant. Un gentil voisin est donc venu à notre aide en nous remorquant avec son bateau. Il s'agissait de la première fois de la saison que cette situation survenait! N'ayez crainte, nous avons bien aimé notre expérience et avons remis les pieds sur la terre ferme avec le sourire ainsi qu'avec l'envie de retourner naviguer sur un voile-aviron!

# CALENDRIER



De l'avant-plan vers l'arrière : « 104 », « Don-Bar » et « Magic Bus ».  
Crédit photo : Ivan Simard.

Voici le calendrier des régates de la saison 2019 du Championnat de voile Desjardins Subaru, organisé par le Championnat régional de yachting de Québec (CRYQ).

## CALENDRIER

**1<sup>ER</sup> JUIN** : Coupe Ville de Québec au Yacht-Club de Québec

**8 JUIN** : Défi international des jeunes marins au Yacht-Club de Québec

**15 JUIN** : Tour de l'île d'Orléans au Parc nautique Lévy

**29 JUIN** : Coupe Chaudière à la Marina de la Chaudière

**10 AOÛT** : Coupe Desjardins Subaru à la Marina du Port de Québec

**10 AOÛT** : Coupe Port de Québec à la Marina du Port de Québec

**11 AOÛT** : Coupe du Club nautique du Vieux-Port à la Marina du Port de Québec

**24 AOÛT** : Route du maïs du Yacht-Club de Québec au Club nautique Vauquelin

**25 AOÛT** : Coupe Vauquelin 1 et 2 au Club nautique Vauquelin

**31 AOÛT** : Défi-voile Edmond Desgagnés au Port de refuge de Cap-à-l'Aigle

**1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE** : Course Triangle au Port de refuge de Cap-à-l'Aigle

**21 SEPTEMBRE** : Défi Chien d'Or au Yacht-Club de Québec

## HORS CHAMPIONNAT

**24 MAI** : Soirée d'ouverture au Yacht-Club de Québec

**6 JUILLET** : Coupe Femina au Parc nautique Lévy

**28 SEPTEMBRE** : Course-poursuite au Yacht-Club de Québec

**28 SEPTEMBRE** : Clôture de la saison au Yacht-Club de Québec

Vous pouvez suivre les régates en direct au <http://raceqs.com/regattas/51421> et visiter le [www.cryq.org](http://www.cryq.org) pour obtenir davantage d'information et vous inscrire. ■

# ROLEX



*Ivan Simard, président du Championnat Régional de Yachting de Québec (CRYQ). Crédit photo : Luka Bartulovic.*



*Les marins sont Éric Audet, représentant de Desjardins Subaru, et Alain Pearson. Crédit photo : Ivan Simard.*

## **Le CRYQ gagne un prix décerné par Voile Canada**

Le 1<sup>er</sup> mars dernier, à Toronto, le Championnat régional de yachting de Québec a remporté le mérite d'Événement récréatif 2018 de Voile Canada puisqu'il participe au développement et à la promotion de la voile récréative au Canada.

*« Cet honneur rejailit sur tous les participants du CRYQ, car chacun et chacune d'entre nous font l'événement régates après régates. »*

*Un merci particulier aux membres du conseil d'administration du CRYQ, dont le bénévolat permet la réalisation du Championnat ainsi qu'à nos essentiels commanditaires, spécialement Desjardins Subaru et Subaru Canada, et les autres fidèles supporteurs qui renouvellent le partenariat à notre satisfaction mutuelle. »*

– Ivan Simard, président du CRYQ.

# INSCRIVEZ-VOUS À LA 6<sup>e</sup> ÉDITION DE LA COUPE FEMINA!



*L'un des équipages de la relève 2018 sur « Merlot II ».*

La 6<sup>e</sup> édition de la Coupe Femina aura lieu les 5 et 6 juillet prochain. Plusieurs activités sont prévues le vendredi 5 juillet et la course aura lieu le samedi 6 juillet pour un parcours Lévis – Saint-Michel-de-Bellechasse – Lévis.

Les membres du conseil d'administration, du comité de la relève et du comité organisateur sont à l'œuvre depuis plusieurs mois déjà pour préparer à nouveau un rendez-vous d'exception.

Et concernant le concours *Équipage de la relève*, le samedi 9 mars, après avoir étudié attentivement toutes les candidatures reçues, le jury de sélection a fait son choix, un choix déchirant. La sélection n'a pas été facile, car toutes avaient soumis un beau dossier de candidature.



## Les nominées qui composeront les trois équipages de la relève 2019 sont :

- Alexandra Jenkins – Collège de Lévis
- Angélique Tousignant – Collège Jésus-Marie
- Athéna Croteau – Externat Saint-Jean-Eudes
- Juliette Gagnon – Collège de Lévis
- Marguerite Duguay-Gagné – École secondaire Cardinal-Roy
- Mégane Morin – École secondaire les Etchemins
- Mitia Randriamiarisoa – École secondaire les Etchemins
- Olivia Dufour – Collège de Lévis
- Olivia Savary-Lorquet – École secondaire de Rochebelle
- Substitut : Florence Lessard – École secondaire l'Horizon

Félicitations à toutes les candidates retenues! C'est ici que commence votre embarquement pour une aventure inoubliable!

Merci à toutes pour votre participation au concours *Équipage de la relève 2019*. Pour celles qui n'ont pas été choisies, persévérez et redéposez votre candidature pour 2020 : **le formulaire est déjà en ligne.**

### Le jury de sélection était composé de :

- Marie-Ève Gélinas, officielle de course, membre du CRYQ (Championnat régional de yachting);
- Camille Pouliot, étudiante, relève 2017, représentante de la relève et membre du conseil d'administration;
- Inès Avat, étudiante, relève 2018, membre du comité de la relève;
- Justine Lamonde, étudiante, relève 2018, membre du comité de la relève;
- Christina Blache, membre du conseil d'administration.



Les jeunes filles qui navigueront sur les voiliers de la relève seront présentées lors du souper-bénéfice qui aura lieu le mercredi 8 mai, à 17 h 30, au Blaxton Lévis. Les personnes présentes pourront participer à l'encan silencieux et courir la chance de gagner des prix de présence. Le prix du billet est de 40 \$. Ce souper connaît un vif succès et comme les places sont limitées, nous vous invitons à vous procurer vos billets le plus tôt possible. Ils sont disponibles sur **le site internet de Coupe Femina** ou par téléphone au 418 683-8815.

Comme cette participation est sans frais pour les jeunes filles, les activités de financement sont imposantes. Pour soutenir la place des jeunes filles dans le sport, **procurez-vous votre billet de tirage au prix de 20 \$** pour courir la chance de gagner une semaine de voile pour deux personnes dans le paradis des Exumas et deux activités d'initiation à la voile, gracieuseté de Navtours et Formation Nautique Québec, d'une valeur totale de 4 880 \$.

La dernière édition avait fracassé plusieurs records avec ses 146 participantes, 28 bateaux, 13 jeunes filles de la relève et la participation espérée de la classe des CAN F18. La Coupe Femina est devenue le plus grand rassemblement de navigatrices amateurs au Québec! Le comité organisateur espère dépasser le cap des 30 bateaux sur la ligne de départ en 2019! C'est à suivre!

La période d'inscription est maintenant ouverte au **[www.coupe-femina.com](http://www.coupe-femina.com)**. ■

## QUEL TYPE D'EMBARCATION PRENDRA LE TITRE DE *RAFALE III*?



« Rafale II » sur le point de voler, sur le lac Saint-Louis, à Montréal.

**R** AFALE est un club étudiant de l'École de technologie supérieure, ayant comme objectif la conception d'un projet nautique. Depuis 2013, le but premier fut de construire et de compétitionner à bord d'un catamaran de type Class-C.

*RAFALE I* vu le jour en 2015. Les efforts de quelques étudiants au baccalauréat ainsi qu'à la maîtrise furent rassemblés afin de concevoir cette machine de course. Un projet comme tel nécessite l'énergie d'une équipe présente à temps plein afin d'atteindre un objectif de cette envergure. *RAFALE I* a eu la chance de compétitionner à la régata Little Cup en Suisse. Cette régata rassemblait plusieurs catamarans Class-C pour démontrer les prouesses de la technologie navale. C'est cet événement qui a marqué le début formel du club étudiant de l'ÉTS.

*RAFALE II* a ensuite rapidement pris le dessus. Un navire de cette dimension implique d'importantes recherches et études. Le temps sur l'eau est ainsi consacré à l'analyse des comportements en navigation. Plusieurs points ont été identifiés pour modifications. C'est ce qui a entraîné l'équipe à confectionner le modèle 2.0. La plateforme, incluant les coques et les traverses, les cassettes de gouvernail ainsi que les dérives portantes, a subi d'importantes modifications. Ce fut lors de la Foiling Week, à Miami, en février 2018, que nous avons eu la chance de démontrer l'innovation du modèle. Étant la seule et unique école à avoir participé avec son propre modèle, elle a su faire tourner les têtes.

À la recherche de nouveaux défis, l'équipe de *RAFALE* s'est questionnée sur la pérennité et les objectifs des prochaines campagnes. L'ÉTS a à cœur l'implication parascolaire de ses étudiants

C'est pourquoi elle met à la disposition des clubs des ateliers spacieux et fonctionnels, des professeurs d'expérience, des outils de conception puissants et des machines-outils modernes. Tributaire de cette volonté de l'ÉTS pour le succès de ses clubs, RAFALE envisage de démarrer sa prochaine campagne sur une tout autre note, non la moins audacieuse. Notre vocation pour la voile demeure et notre volonté d'innover dans ce domaine est d'autant plus grande.

Tout en se préparant pour la Foiling Week 2019, à Newport, Rhode Island, l'équipe consacre une partie de son temps à la restructuration du club en vue de la prochaine campagne. Deux compétitions ont su susciter notre attention, soit la 1001 Vela Cup et la toute nouvelle compétition, le SuMoth Challenge, tous deux prenant place en Italie. Ces deux compétitions étudiantes sont

intéressantes pour nous puisqu'elles évaluent les aspects de conception et fabrication navale, de recherche et d'innovation, en plus de prôner le développement durable à travers des choix écoresponsables de matériaux et de techniques de fabrication. Les prototypes, quoique différents, partagent beaucoup de points en commun, soit une structure monocoque et une dérive portante. Ces deux compétitions sont donc analysées attentivement par l'équipe avant que nous arrêtions notre choix sur l'une d'elles au courant de l'été. L'équipe de RAFALE est confiante, optimiste et motivée, et invite tout étudiant intéressé à démarrer un club semblable à prendre contact avec nous via notre **page officielle Facebook** pour obtenir de précieux conseils.

À ce point-ci, la question se pose : quel type d'embarcation portera le nom de *RAFALE III*? •

LES ENTREPRISES  
**DUPUIS MARINE**

**DUPUISMARINE.COM**

**JEAN-MARC DUPUIS**  
Propriétaire

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

NOUVEAU SERVICE  
**PETITES ANNONCES NAUTIQUES**

Annoncez sur le site internet pour une durée **ILLIMITÉE** et dans une parution du magazine Québec Yachting pour seulement 50 \$!



Pour plus de détails, visitez le [www.quebecyachting.ca/petites-annonces-nautiques](http://www.quebecyachting.ca/petites-annonces-nautiques)!

**Bienvenue dans l'univers Zodiac**



Venez voir la plus grande variété de bateaux Zodiac au Québec. Avec plus de 30 modèles en magasin, vous trouverez celui qui répondra à vos besoins.  
**INCOMPARABLE DEPUIS PLUS DE 120 ANS!**

**ZODIAC**  
Concessionnaire autorisé :

**1001 Raisons de choisir ZODIAC!**  
Téléchargez votre brochure sur notre site web.

- Capacité de charge exceptionnelle
- Une stabilité rassurante
- Presque aussi léger que l'air
- Sécuritaire

**DESJARDINS SPORT** Saint-Jérôme  
2075, boulevard Labelle  
Saint-Jérôme, Qc  
J7Y 1S7  
450 438-8225  
[www.desjardinssport.com](http://www.desjardinssport.com)

## SPÉCIAL ANIMAUX

Vous avez pris une photo de votre animal de compagnie sur votre embarcation?

Rendez-lui hommage en nous la faisant parvenir!

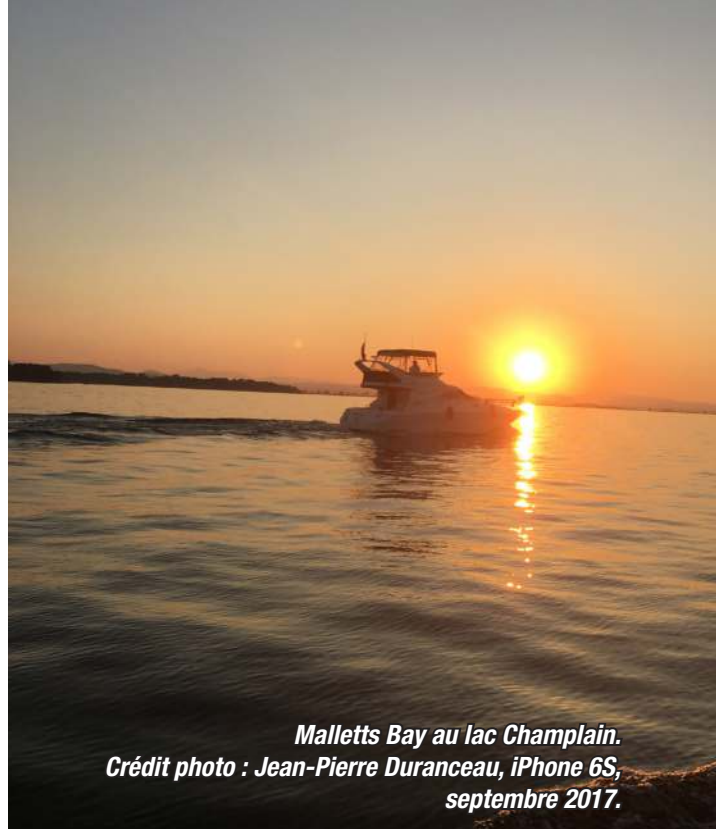
Envoyez-nous votre photo de rêve au [joani@editionsjeanrobert.com](mailto:joani@editionsjeanrobert.com) et courez la chance que celle-ci soit publiée dans un magazine numérique de *Québec Yachting*! S.v.p., veuillez spécifier dans votre message : le lieu, la date, l'appareil avec lequel vous avez pris la photo et le nom du photographe.

*Lac Champlain.  
Crédit photo : Julie Guilbert, été 2017.*

*Marina North Hero, Vermont, États-Unis.  
Crédit photo : Normand Proulx, iPhone 6, 3 septembre 2018.*



*Baie Bonhomme sur la rivière des Outaouais.  
Crédit photo : Pierre Bourgeois, iPhone, 9 septembre 2018.*



*Malletts Bay au lac Champlain.  
Crédit photo : Jean-Pierre Duranceau, iPhone 6S,  
septembre 2017.*



*Le paradis de la famille Roy se trouve au lac Aylmer en Estrie!  
Crédit photo : Jérémy Roy, Galaxy S7, juillet 2018.*



### **LA MER POUR HORIZON**

*Bob Escoffier avec Serge Herbin, City Edition, 2018, 253 pages, 29,95 \$*

Confidences d'un vieux loup de mer sur sa vie dans le milieu maritime français, on apprend dans ce livre plein de renseignements sur les différents bateaux qu'il a eus et qu'il a retapés malgré leur état de délabrement décourageant. Ses entreprises maritimes et son amour inconditionnel de la mer ne lui ont donné aucun répit, toujours à l'affût d'une occasion pour repartir ou organiser des croisières et des courses, acheter un nouveau bateau et le remettre à flot. Un beau témoignage qui intéressera tous les amateurs de nautisme. ■

### **MARIO CYR, L'AVENTURIER DES GLACES**

*Textes de Nancy Chiasson, Les éditions Cardinal, 2018, 287 pages, 39,95 \$*

Rempli d'anecdotes et de souvenirs d'expéditions, ce livre nous plonge dans la réalité vécue par le cinéaste sous-marin Mario Cyr. Que ce soit sur le navire *Sedna IV* ou ailleurs, son quotidien est fantastique et fascine. Le mot « peur » n'a pas d'emprise sur cet infatigable explorateur des mers glaciales. Les nombreuses photos qui sont présentées dans ce superbe livre à la couverture cartonnée sont magnifiques. Toutefois, un constat plutôt alarmant sur l'état de la planète émane de ses observations sur la faune et l'environnement. Heureux hasard, Mario Cyr et sa compagne Nancy Chiasson habitent tout près de chez moi. Rencontré lors d'une promenade au bord du fleuve Saint-Laurent à Boucherville, ce couple est tout à fait sympathique et authentique. Son livre le représente fort bien. Mario Cyr donne aussi des conférences très intéressantes sur ses aventures, sans se mouiller en mer glaciale! ■

### **ALASKA**

*Claire Roberge et Guy Lavoie, Éditions Projet Baltazar, 2018, 162 pages*

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

Bien ancrée dans le monde nautique du Québec grâce à ses conférences à propos de son tour du monde à voile sur *Balthazar*, cette famille nous fait découvrir des cultures et vivre des aventures passionnantes depuis de nombreuses années. Après *Le passage du Nord-Ouest*, ce nouveau livre, rempli d'admirables photos, nous fait découvrir l'Alaska dans toute sa splendeur sous l'angle bien particulier de ces explorateurs des temps modernes et autrement qu'à partir de leur voilier. En effet, ils nous y amènent à pied, en train, en auto ou en véhicule motorisé. Les rencontres et les échanges avec des personnages hors du commun au fil des lieux visités nous imprègnent encore plus de cette atmosphère fabuleuse, intense et spectaculaire. Qui plus est, le livre est présenté sur papier glacé d'excellente qualité! ■

# PLAISIRS

## NAUTIQUES

JEUDI 19H30

ANIMATION  
DOMINIQUE LAROCHE

Fibe | **Bell**  
1119

 **VIDÉOTRON**  
QUÉBEC & ENVIRONS 610

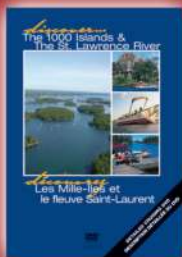
**Télé mag**  *tele-mag.tv*  
TÉLÉVISION ○ INTERNET



**MAINTENANT EN VERSION FRANÇAISE:**

- Les Mille-Îles et le fleuve Saint-Laurent

**Offre spéciale**  
**29,95\$** ch. Taxes



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.

Pour commander, visitez le

**[www.quebecyachting.com](http://www.quebecyachting.com)**

Une production Powerboat Television Show



PRODUIT PAR



# 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 !



## CET AUTOMNE

### 5<sup>E</sup> ET 6<sup>E</sup> SAISON

sur VTélé - En diffusion originale les  
**DIMANCHES A MIDI**

## DISPONIBLE SUR

### ZONEVL.TV

& MÉDIAS ASSOCIÉS



PARTENAIRE PRINCIPAL



PARTENAIRES



# ÉCONOMISEZ SUR VOS ASSURANCES

Vous pourriez économiser

**425 \$<sup>1</sup>** EN REGROUPANT  
VOS ASSURANCES

- Aucune obligation d'assurer aussi votre automobile
- Obtenez une soumission en un seul appel!

**Demandez une soumission maintenant!**

**[lacapitale.com/bateau](http://lacapitale.com/bateau)** 1 855 780-4801



**L'ASSUREUR QUÉBÉCOIS  
DES PLAISANCIERS**



**La Capitale**  
Assurances générales