

Québec

Vol. 43 • N° 4

MD

# YACHTING

LE SEUL MAGAZINE DE NAUTISME EXCLUSIVEMENT  
NUMÉRIQUE AU QUÉBEC!

Automne 2020



## Découvrez le FUN X2

PÉDALO AVEC  
ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

**NAVIGUER SUR  
LE SAINT-LAURENT**

**POUR TOUT  
SAVOIR!**

**VOYAGE**

Des Bahamas à Grenade en  
temps de pandémie



Éditions  
Jean Robert

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

**CONSEILS**

Préparer son voilier pour l'hiver

*Le meilleur des deux mondes!*



**SEALVER**



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



VIVEZ LA VIE **SEA-DOO**.



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



**Prenez des virages à fond de train.**

Une maniabilité en tête de l'industrie? *Check.* Des performances sans précédent? *Check.*  
Une ergonomie inégalée? *Check.* Une obsession pour le fil d'arrivée? *Check.*

Faites l'expérience du tout nouveau RXP-X.

**SEA-DOO**

\*Mc et le logo BRP sont des marques de commerce de Bombardier Produits Récréatifs inc. ou de ses sociétés affiliées.

# Abonnez-vous au magazine numérique

Québec  
**YACHTING**



**C'EST GRATUIT!**

**Cliquez ici**

# CONCOURS

**À gagner**

**Gilet de sauvetage de Airhead**

Valeur d'environ 30 \$



Québec  
**YACHTING**

Le tirage aura lieu le 21 décembre 2020. Bonne chance à tous!

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

#### 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 :

Annie Patenaude, Béatrice Launay - Parcs Canada, Bernard Labrecque, François Droûin - CRYQ, Luc Osmani - École de Navigation de Plaisance, Martin Duguay - Chic Nautique, Nicolas Authier, Nicolas Gibault, Pierre Lefebvre et Ulysse.

#### Réviseur :

Denis Dionne

#### Coordonnatrice de production :

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

#### Infographie :

Karine Bertrand  
[karine@editionsjeanrobert.com](mailto:karine@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)



Conseil Canadien  
de la Sécurité  
Nautique.



# LA COVID-19 BOULEVERSE NOS VIES!

Joani Hotte-Jean

La pandémie de la COVID-19 a réjoui les détaillants de produits nautiques, mais il fallait s'y attendre, le **Salon du bateau international de Toronto** et le **Salon du bateau de Montréal** ont été annulés. C'est donc un rendez-vous en 2022 (on se croise les doigts)! L'important, c'est que les plaisanciers demeurent en santé! Les amateurs de voile ont été ravis d'apprendre que la Foire de la voile 2020 se réinventait et a eu lieu en ligne le 7 novembre. Vous avez été nombreux à notamment assister à diverses conférences.

À la suite de l'annonce de la **fermeture du Port de plaisance de Lachine** en juillet, un regroupement citoyen a déposé le 10 octobre une demande d'injonction contre la Ville de Montréal en Cour supérieure. Une manifestation avait réuni 1500 personnes le 14 septembre selon les organisateurs. Malheureusement, ce sont

450 familles de plaisanciers qui ont dû plier bagages à la mi-octobre. Pour en savoir davantage, visitez le **[plaisancierslachine.com](http://plaisancierslachine.com)**. **Cliquez ici si vous souhaitez contribuer à la campagne de sociofinancement.**

L'automne est déjà arrivé et il faut maintenant penser à préparer son bateau pour l'hiver. Si vous avez un voilier, je vous recommande de jeter un œil sur l'article qui débute à la **page 66** et qui a été rédigé à la suite d'une formation en ligne de Formation Nautique Québec! En ce qui concerne les nouveautés sur le marché, vous découvrirez celles du groupe Beneteau, les modèles MAX de Princecraft, la motomarine Sea-Doo RXP-X 300, le Voltaire 33 SKY, un bateau électrique, ainsi que les dernières créations de Yamaha, qui célèbre ses 35 ans!

Nous présentons un article complet sur la navigation sur le Saint-Laurent en collaboration avec Pierre Lefebvre, professeur à l'École de navigation de la Société de sauvetage. Vous apprendrez comment bien vous préparer avant de partir, les éléments importants à savoir en cours de navigation ainsi que les endroits à visiter, les plus beaux mouillages, les marinas où il faut absolument s'arrêter et plus encore! Vous serez prêt pour la saison 2021!

Bernard Labrecque vous informe sur l'hydrographie en temps de pandémie qui représente des défis, Parcs Canada revient sur les derniers mois qui passeront assurément à l'histoire et vous suivrez l'aventure du voilier *Air Cool*, qui a navigué des Bahamas à Grenade en s'adaptant aux circonstances plutôt inhabituelles... et qui a été confiné pendant 50 jours dans les Exumas!

Vous pourrez découvrir le pédalo avec assistance électrique FUN X2 de Ceclo et le ponton Vectra 21 RL de Princecraft ainsi que l'art d'imperméabiliser vos toiles avec Chic Nautique. Nicolas Gibault vous conseille sur les pompes de cale et Nicolas Authier sur la voile par vent léger.

N'oubliez pas de regarder nos suggestions de lecture! **Navigation de plaisance passionnante et sécuritaire**, écrit par André M. Benoît et Normand Corbeil, est maintenant disponible sur le site internet de **Québec Yachting** et j'espère que le livre *Partir 66° Nord - Chroniques d'une apprentie capitaine* vous captivera autant que moi, puisque je l'ai lu en un temps record!

### **Bonne nouvelle :**

*Québec Yachting* fait partie du nouveau **Réseau numérique des sports motorisés** (RNSM). De quoi il s'agit? C'est Moto-Média et ses partenaires les Éditions Jean Robert, la Fédération Québécoise des clubs Quads, Infoquad.com, Motoneiges.ca et Raven média qui se regroupent afin de livrer rien de moins que près de 5 000 000 d'impressions annuellement à des clients publicitaires! Pour en savoir davantage, visitez le **[moto-media.ca](http://moto-media.ca)**!

# SOMMAIRE



## À LA BARRE

**4** LA COVID-19 BOULEVERSE NOS VIES!

## NOUVEAU

**8** NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ

**44** PRODUITS À DÉCOUVRIR

- *Unité de chauffage SPARTAN de WALLAS*
- *Plateforme hydraulique The Dinghy Davit*
- *Deux nouveaux sacs étanches de Zhik*
- *L'art d'imperméabiliser ses toiles*

## CONSEILS

**48** L'HYDROGRAPHIE ET LA COVID-19

**66** PRÉPARATION À LA SORTIE DE L'EAU DE VOTRE VOILIER

**76** LES POMPES DE CALE

**78** LA VOILE PAR VENT LÉGER

## ESSAIS

**36** VECTRA 21 RL DE PRINCECRAFT<sup>MD</sup>

**40** PÉDALO AVEC ASSISTANCE ÉLECTRIQUE FUN X2

## DESTINATIONS

**60** UNE GRANDE BOUFFÉE D'AIR SUR L'ÎLE DE VANCOUVER

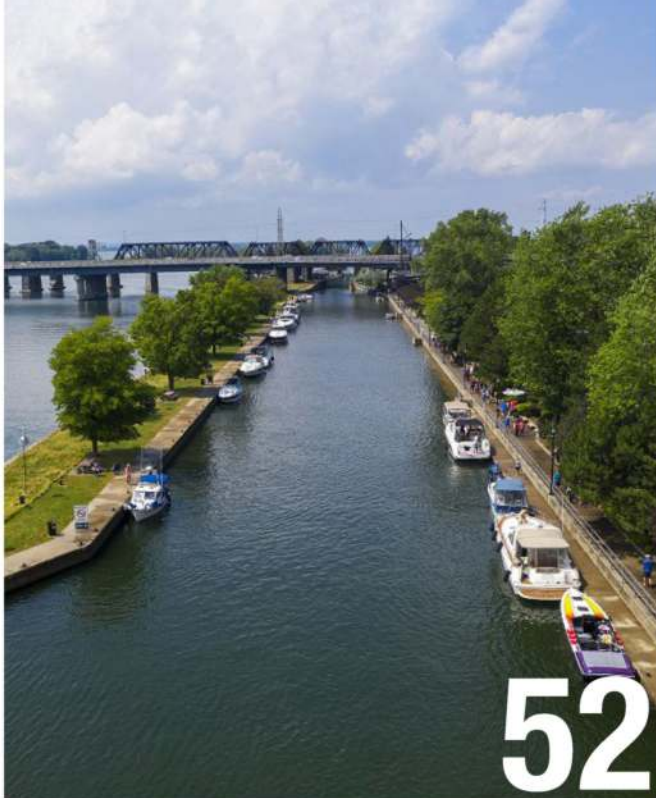
## NAVIGATION

**16** NAVIGUER SUR LE SAINT-LAURENT

**52** CANAUX HISTORIQUES DE PARCS CANADA AU QUÉBEC  
LA NAVIGATION DE PLAISANCE AU TEMPS DE LA COVID-19

**82** DES BAHAMAS À GRENADÉ EN TEMPS DE PANDÉMIE





## PRÉSENTATION

**34** CHIC NAUTIQUE : UN SUCCÈS BIEN DE CHEZ NOUS

## ÉCHOS

**92** 2020 : DU TRAFIC SUR L'EAU!

**94** CRYQ 2020 : RÉGATES SOLO, DUO ET FAMILLE

## LECTURE

**100** NAVIGATION DE PLAISANCE PASSIONNANTE ET SÉCURITAIRE

PARTIR 66° NORD

*Chroniques d'une apprentie capitaine*

*En couverture : Pédalo avec assistance électrique*

*Fun X2 de Ceclò*

*Crédit photo : Philippe Lavoie.*

PHOTOS DES  
LECTEURS

Pages  
98-99

## Légende

LIRE PLUS



*Cliquez pour obtenir davantage d'informations.*



*Cliquez pour envoyer un courriel.*



# NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ



LIRE PLUS



## BENETEAU

Leader 12.5 de Jeanneau.

Malgré l'annulation de nombreux salons nautiques en raison de la pandémie de la COVID-19, le groupe Beneteau dévoile 18 nouveaux modèles pour la saison 2020-2021. La compagnie se réinvente en développant des outils numériques pour que les clients puissent découvrir leurs bateaux en ligne, obtenir une présentation détaillée et échanger avec des spécialistes.

Jeanneau met sur le marché quatre nouveaux bateaux moteurs :

le Leader 12.5, le Leader 10.5 Series 2, le Leader 6.5 CC et le NC 795

Series 2. En 2020, la gamme Leader fête d'ailleurs ses 35 ans et plus de

10 000 bateaux naviguent aujourd'hui partout dans le monde! Le très attendu Jeanneau Yacht 60 fait aussi son apparition du côté des voiliers.



Jeanneau Yacht 60.

Les nouveaux bateaux moteurs chez Beneteau sont le ***Flyer 9 SPACEdeck*** et le ***SUNdeck***, l'***Antares 11 FLY***, les Grand Turismo 36 et 41 ainsi que le Grand Trawler 62. Puis, en ce qui concerne la voile monocoque, l'Oceanis 40.1 et l'Oceanis Yacht 54 font partie des toutes dernières créations.



**Flyer 9 SPACEdeck et le SUNdeck de Beneteau.**



**Antares 11 FLY de Beneteau.**

Pour Prestige Yachts, les Prestige X70, Prestige 690, Prestige 690 S et Prestige 420 S feront leur apparition sur les eaux. Les amateurs de voiliers multicoques seront ravis d'apprendre la venue du Sixty 5 de Lagoon ainsi que du catamaran habitable EXCESS 11. De plus, Four Winns va dévoiler prochainement la nouvelle génération de bateaux à pont ouvert (*bowriders*) de la gamme Horizon.

Informations : **[beneteau-group.com](http://beneteau-group.com)**



**Prestige X70.**

## PRINCECRAFT

Bateaux Princecraft® annonce le lancement des nouveaux modèles MAX. Les consommateurs pourront profiter au MAXimum de la valeur des bateaux de pêche populaires suivants: le Sport 172 MAX, le Holiday® 162 DLX SC MAX et le Holiday® 162 DLX WS MAX. Ceux-ci seront équipés de caractéristiques standards intéressantes, habituellement offertes en option. Les plaisanciers en obtiendront donc davantage pour un prix inférieur! Voici des exemples : plateformes de pêche en tapis, volant inclinable et siège conducteur sur glissière, radio Jensen de 160 watts avec deux haut-parleurs ainsi que housse de remorquage.



Holiday® 162 DLX WS MAX de Princecraft.

Informations : [princecraft.com](http://princecraft.com)



Sport 172 MAX de Princecraft.

GAGNEZ  
**25 000 \$**  
POUR VOS PROJETS

Offrez-vous le bateau  
de vos rêves!



Participez maintenant!

[lacapitale.com/25000](http://lacapitale.com/25000)

1 855 780-4245

LaCapitale   
Assurance et services financiers

Cabinet en assurance de dommages. Détails et règlement disponibles au [lacapitale.com/25000](http://lacapitale.com/25000). Le concours se termine le 3 janvier 2021. Le prix à tirer est un chèque de 25 000 \$. Aucun achat requis. Le gagnant devra répondre à une question d'habileté mathématique.

# PÉDALO ÉLECTRIQUE

Parce qu'il fallait réinventer le pédalo



  
[e-catamaran.ca](http://e-catamaran.ca)

+1 877 227 8098

Fiable, puissant, léger et démontable pour l'hiver

## SEA-DOO

BRP lance une nouvelle version de son Sea-Doo RXP-X 300 hautes performances. Ce modèle 2021 offre les meilleures accélérations de sa catégorie grâce à un nouveau design de sa coque T3-R en V profond qui adhère à la surface de l'eau pour assurer une excellente maniabilité et stabilité à haute vitesse. Son poids a été réduit de 67 livres (30 kg) et le siège du conducteur a été revu afin que le pilote ne puisse faire qu'un avec la machine. Il bénéficie aussi de rangement plus spacieux, de l'intégration d'accessoires LinQ et du système audio Bluetooth de 100 watts en option.



Sea-Doo RXP-X 300.

L'entreprise met sur le marché le tout premier système de pompe intelligent sans débris (iDF) de l'industrie afin qu'il soit possible d'évacuer rapidement et efficacement les débris de l'admission, comme les algues, en appuyant simplement sur un bouton. Il est offert en option sur quatre modèles de motomarines Sea-Doo en 2021 et il sera installé de série sur les FISHPRO et GTX Limited.

Informations : [sea-doo.com](http://sea-doo.com)

## VOLTAIRE

Voltaire Electric Yachts, une compagnie germano-américaine, lance officiellement son premier modèle de bateau tout électrique. Il s'agit du Voltaire 33 SKY possédant une autonomie de 100 milles nautiques (185 km) à une vitesse de croisière de 9 nœuds! Sa vitesse maximale est de 17 à 20 nœuds avec ses deux moteurs Deep Blue de Torqeedo d'une puissance totale de 100 kW et les deux batteries BMW i3 de 42 kWh les alimentent en énergie. L'extérieur de ce bateau à double coque mince qui promet d'être stable sur l'eau mesure 9,9 m (32 pi 6 po) de longueur et a été conçu par Jonas Hertwig. Il se caractérise par des formes dynamiques et des bouchains distinctifs.



Voltaire 33 SKY.

**CHROME**

**VITRE & MICA**

**COQUE**

**CUIR**

**NOS NETTOYANTS**  
 100% QUÉBÉCOIS  
 PROTECTEUR UV  
 BIODÉGRADABLE  
 RABAIS SUR REMPLISSAGE

**NOS ACCESSOIRES**  
 BROSSE & SQUEEGEE  
 MICROFIBRE & CHAMOIS  
 BROSSE À CORDAGE  
 HOSE RÉTRACTABLE  
 CHAUDIÈRE RÉTRACTABLE

**COMMANDEZ SUR [WWW.BOUTIQUENAUTIQUE.COM](http://WWW.BOUTIQUENAUTIQUE.COM)**

**Bienvenue dans l'univers ZODIAC**

**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 123 ANS!**

**1001 Raisons de choisir ZODIAC!**

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

Téléchargez la brochure ici

Concessionnaire autorisé :

**60 ANS DESJARDINS SPORT** Saint-Jérôme

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

À l'avant, vous trouverez une table qui s'abaisse avec une banquette en U. Cet espace se transforme en bain de soleil de 3,5 m x 1,8 m (11 pi 6 po x 5 pi 11 po). À l'arrière, il y a une autre table avec une banquette en L ainsi qu'une porte pour naviguer en toute sécurité. Ces deux zones peuvent être recouvertes d'un grand pare-soleil. À tribord, il y a une toilette avec un lavabo et à bâbord, un espace cuisine avec un évier et un réfrigérateur. Vous pouvez y ajouter une machine à café ou un barbecue au gaz. Un panneau solaire de 600 Wp peut être intégré au toit en T. Fabriqué en fibre de lin avec résine d'époxy bio, son isolation s'en trouve renforcée, tout comme son étanchéité, un gage d'une production de bateaux plus propre avec un matériel durable.



**Voltaire 33 SKY.**

Informations : [voltaireyachts.com](http://voltaireyachts.com)

## YAMAHA

Pour le 35<sup>e</sup> anniversaire de Yamaha WaterCraft Group, Yamaha Moteur Canada a procédé au plus grand lancement d'embarcations de son histoire en proposant 7 nouvelles waverunner et 12 nouveaux bateaux pour 2021!

Cela comprend des nouvelles séries de bateaux de 25 pieds, dont les 252 FSH et 255 FSH Sport E à console centrale, quatre nouveaux *runabouts* haut de gamme de 21 pieds : 212XD, 212XE, 212SD et 212SE, des WaveRunner VX métamorphosées, les nouvelles GP1800R SVHO suralimentées et la GP1800R HO à aspiration naturelle qui sont prêtes pour les compétitions ainsi que la EX Limited qui se joint à la série EX.

Il y a 30 ans, Yamaha lançait la 650 SuperJet, sa première Waverunner à conduite debout. En 2021, la SuperJet fait son retour sur les plans d'eau en étant complètement métamorphosée. Munie d'un moteur marin tricylindre TR-1 de 4 temps, sa coque est plus légère (64 kilos) et plus courte (22,4 cm) que ses rivales. Les débutants peuvent activer le L-MODE qui limite le



**255 FSH Sport E de Yamaha.**



212SE de Yamaha.



EX Limited de Yamaha.

rendement du moteur à 85 % de ses capacités, soit à environ 64 km/h. Le nouveau pont comprend une colonne de direction offrant trois positions de réglage et s'étirant jusqu'à 50 mm, un guidon inspiré du monde des courses et un large plateau rembourré pour les pieds dans lequel est intégrée une prise de remontée à bord.

Informations : [yamaha-motor.ca](http://yamaha-motor.ca)



650 SuperJet de Yamaha.



# NAVIGUER SUR LE SAINT- LAURENT

À l'automne 2018,  
*Québec Yachting* a assisté à la formation  
*La navigation sur le Saint-Laurent* d'une  
durée de 12 heures donnée par  
Pierre Lefebvre à l'École de navigation  
de la Société de sauvetage.

Bonaventure. Crédit photo : Pierre Lefebvre.



La brume à Port-au-Persil. Crédit photo : Pierre Lefebvre.

## RETOUR DANS LE TEMPS

- Est-ce que notre voilier de 23 pieds peut se rendre à Québec?
- Votre bateau, oui.  
Vous, je ne le sais pas.

Voilà un des premiers échanges entre Pierre Lefebvre et son professeur de navigation côtière en 1987. Plusieurs années plus tard, celui-ci revenait d'un voyage de sept ans autour de l'Atlantique.

## UNE NAVIGATION QUI N'EST PAS DE TOUT REPOS

La navigation sur le Saint-Laurent est considérée comme étant l'une des plus difficiles des eaux intérieures du monde. Celle-ci peut s'avérer longue et quelquefois agitée, souvent suivie de moments de calme presque mystiques. Il faut cependant apprendre à jouer avec les courants et les marées qui sont présentes à partir du lac Saint-Pierre, s'écarter des cargos et surveiller la météo qui peut changer rapidement.

“  
*Aller aux îles-de-la-Madeleine et revenir dans la région de Montréal, c'est une bonne école avant de traverser l'Atlantique ou de se rendre aux Bahamas.*  
”



Voici le coin de navigation sur *Pierre de Lune II*. Crédit photo : Pierre Lefebvre.

## AVANT DE PARTIR

- ✓ Vous devez bien connaître votre consommation de carburant puisque vous devrez beaucoup utiliser votre moteur. Sur un voilier, vous descendrez le courant à voile (aller), mais le monterez au moteur (retour). Prévoyez remplir un bidon de carburant en réserve et possiblement avoir le matériel nécessaire pour effectuer au moins un changement d'huile. Avec son faible tirant d'eau, un bateau à moteur pourra s'approvisionner tout au long de la route. Vous devrez cependant user de prudence pour accéder à certains endroits à marée basse.
- ✓ Vous trouverez plusieurs marinas et divers services jusqu'à Québec. Par la suite, ceux-ci seront de plus en plus espacés, mais quand même accessibles.
- ✓ En cas d'urgence, voici une liste d'outils indispensables : tournevis, pinces, pince-étau, marteau, clés anglaises, clés hexagonales, multimètre. Sur un voilier, ajoutez de petits accastillages et un nécessaire de réparation de voile.
- ✓ Ayez toujours deux ancres : une principale et une en réserve. Les fonds sur le Saint-Laurent sont variables : glaise, vase, herbiers ou roc.
- ✓ Après Québec, prévoyez un minimum de 75 m (200 pi) de mouillage, 75 m (200 pi) de câblot et 50 m (150 pi) de chaîne.
- ✓ L'annexe n'est pas nécessaire, mais il peut être utile pour explorer les alentours ou divertir les enfants.
- ✓ Votre équipement de navigation devrait idéalement comprendre : une radio VHF fixe, un GPS fixe, un loch, un échosondeur, un réflecteur radar, quatre amarres d'un minimum de la longueur du bateau (deux de chaque côté), une rallonge électrique.

Voici une liste d'articles qui, quoique non indispensables, amélioreront votre confort et votre sécurité : un pilote automatique, un GPS portable (utile après L'Isle-aux-Coudres) et une radio VHF portable, des haut-parleurs extérieurs, un anémomètre, un radar et des jumelles.

*L'Atlas des marées* est un indispensable! Sur les voiliers la grand-voile devrait idéalement avoir deux prises de ris. Le génois sur enrouleur doit être roulé serré et avoir plusieurs tours morts sur la bosse d'enrouleur. Vous verrez très peu de *spinnakers* après Québec.

- ✓ Pour la sécurité, il est préférable de porter des harnais de sécurité et d'installer des lignes de vie lors de la navigation de nuit, par gros temps et en eau froide. Vous avez un chien? Attachez-le au bateau. Les filets ne sont pas beaux, mais sécuritaires avec des enfants ou un animal de compagnie.



**Il est préférable de porter des harnais de sécurité. Crédit photo : Pierre Lefebvre.**



- ✓ Avant de partir le matin, écoutez la météo en continu sur les voies WX 1, 2, 3 et regardez ou écoutez les avis aux navigateurs sur la radio maritime continue (voies 24, 26, 83, 87, WX8, WX9 selon la région). Au [notmar.gc.ca](http://notmar.gc.ca), vous pouvez vous abonner aux mises à jour des cartes marines.
- ✓ Pour votre tranquillité d'esprit, transmettez à la Garde côtière un plan de route et mettez-le à jour. N'oubliez pas de le fermer lorsque vous arrivez.
- ✓ Sachez où se trouvent les cargos selon votre zone de navigation (voie 9 ou autre) et conservez une distance de 50 m. Un petit truc : si vous voyez la timonerie, le timonier vous voit.
- ✓ Vous devez avoir les cartes papier à jour des endroits où vous naviguerez, c'est la loi. En ce qui concerne les cartes électroniques, maintenez-les à jour. Celles-ci sont utiles et faciles à utiliser. Par contre, vous ne pourrez y avoir accès en cas de panne d'électricité.
- ✓ Les vêtements seront variables selon votre destination. Prévoyez du linge d'été et du linge chaud : polars, coupe-vent, cirés, gants, mitaines, tuques et bottes. Une couverture de polar pourrait être utile dans le cockpit pour veiller au clair de lune.
- ✓ Pour gagner du temps, faites l'épicerie avant votre départ. D'un autre côté, vous n'aurez aucun problème d'approvisionnement tout au long de votre parcours. Prévoyez des collations, du lait en poudre ou qui se conserve sans réfrigération et des pots Mason.

Mousse près du filet. Crédit photo : Pierre Lefebvre.

## LA NAVIGATION

**En voilier :** Vitesse moyenne 4 à 5 nœuds.

**En bateau moteur :** Vitesse moyenne 10 à 12 nœuds après L'Isle-aux-Coudres.

Votre destination finale dépendra du temps dont vous disposez. Prévoyez 1/3 du temps pour l'aller, 1/3 pour le retour et le dernier 1/3 vous servira de tampon pour visiter, attendre une météo favorable ou tout simplement profiter du paysage.

Si vous êtes en couple, vous pouvez prévoir en alternance, une journée à la barre et une journée de manœuvres. Soyez réaliste dans votre but à atteindre, évitez les rendez-vous et l'obligation de vous dépêcher au retour. N'oubliez pas de mettre à jour votre journal de bord. Cela pourra vous servir au retour. Effectuez votre planification en fonction des marées, de la météo et de l'humeur de votre équipage. Ne soyez surtout pas gênés de questionner les locaux, ils connaissent leur région comme le fond de leur poche!

Les différentes étapes peuvent être longues, quelquefois entre 10 et 12 heures pour un voilier. Vous devrez donc prévoir des repas rapides en navigation. Il est aussi préférable de prévoir un plan B pour chaque étape. Des escales intermédiaires? Retour au point de départ? Selon les marées, planifiez vos départs et arrivées et sachez utiliser les courants à votre avantage. Prévenez la marina à votre arrivée avec la radio VHF (au 68 ou 71) ou avec votre téléphone portable... et surtout vérifiez leurs heures de service.



*Pierre de Lune II.* Crédit photo : Pierre Lefebvre.

### DE MONTRÉAL AUX RAPIDES DU RICHELIEU

Le courant de rivière est variable selon les marées après le lac Saint-Pierre. Celles-ci ne sont pas souvent au zéro des cartes. Le marnage (différence entre la marée haute et la marée basse) débute à Trois-Rivières. Cette section est propice aux mouillages forains. Vous pouvez vous approcher de la berge et jeter l'ancre. Il est préférable de s'éloigner de la voie maritime pour éviter les vagues. Les bateaux moteurs peuvent être nombreux, surtout la fin de semaine. Les nuits sont calmes.

### DE MONTRÉAL À SOREL

Il y a deux chenaux. Le premier est un chenal commercial où le courant est plus fort. C'est cependant un trajet rapide et direct à l'aller. Le deuxième est un chenal pour les petites embarcations. Le courant y est plus faible. Le trajet est plus long, mais plus rapide lors du retour. Même si plusieurs marinas offrent un excellent service, pourquoi ne pas profiter du calme de la région pour mouiller à l'abri d'une des îles? Il ne faut surtout pas manquer les îles de Sorel qui offrent un décor aussi beau que celui des Mille-Îles.

### DE SOREL AUX RAPIDES DU RICHELIEU

À partir du lac Saint-Pierre, c'est le début des longues navigations. Le courant est faible et il y a du clapot quand le vent souffle du nord-est. Vous devez suivre le chenal. Si vous naviguez de nuit, attention aux feux des bouées et des phares à Yamachiche, ceux-ci peuvent porter à confusion. Certains endroits sont plus difficiles à rejoindre, comme le Club nautique de la Batture à Nicolet, où il n'y a pas beaucoup d'eau. À Trois-Rivières, les courants sont plus forts et varient avec les marées, particulièrement à l'embouchure de la Saint-Maurice et à Cap-de-la-Madeleine.

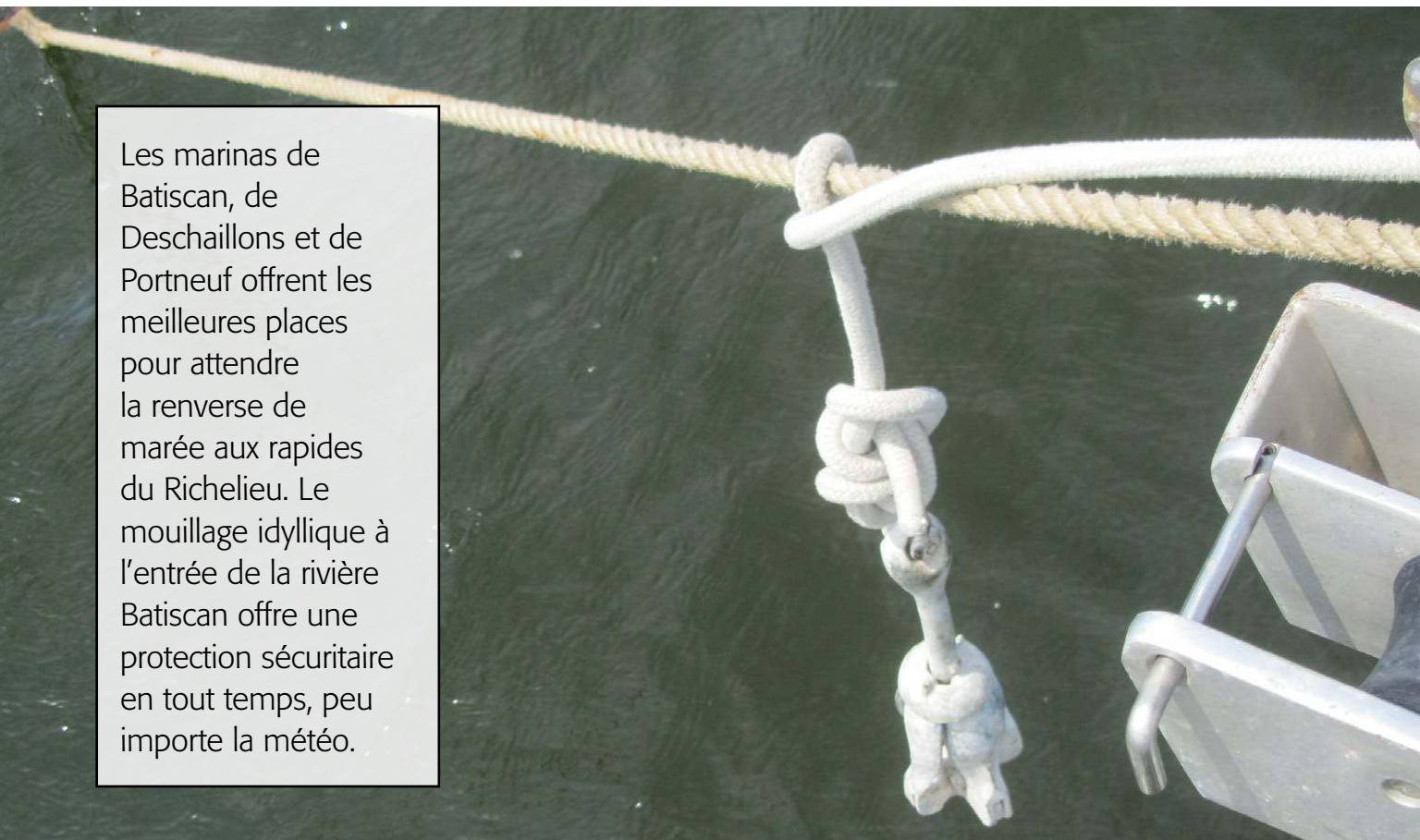


Rivière Batiscan. Crédit photo : Pierre Lefebvre.



*Pierre de Lune II, Pont Batiscan. Crédit photo : Pierre Lefebvre.*

Les marinas de Batiscan, de Deschailions et de Portneuf offrent les meilleures places pour attendre la renverse de marée aux rapides du Richelieu. Le mouillage idyllique à l'entrée de la rivière Batiscan offre une protection sécuritaire en tout temps, peu importe la météo.



*Sentinelle sur câblot. Crédit photo : Pierre Lefebvre.*

## **DES RAPIDES DU RICHELIEU AU SAGUENAY OU À RIVIÈRE-DU-LOUP**

À partir de ce moment, vous devez prévoir votre navigation selon les heures des marées, puisque c'est le début des renverses de courants de marée. La navigation de nuit est possible et même probable pour les voiliers, car suivre les bouées est plus facile et plus sécuritaire. Les marinas sont plus éloignées les unes des autres. Lors des mouillages, faites attention au marnage qui peut atteindre six mètres, le courant peut être fort et il change de direction à la renverse de marée. Vous devriez prévoir une sentinelle pour éviter que le câblot ne se prenne dans la quille des voiliers.

Aux rapides du Richelieu, vous devez faire attention car le chenal ne mesure que 250 m de large et il n'y a presque pas d'eau sur les côtés. Restez bien au milieu. Méfiez-vous du feu de l'île Richelieu, il est fort et trompeur. Changez votre alignement vers la bouée Q-73. Si un cargo se pointe, laissez-lui la route.

De Québec à Cap-à-l'Aigle, c'est l'étape la plus longue. Pour la raccourcir, vous pouvez partir d'un mouillage près du pont de l'île d'Orléans, de la pointe Argentenay, du côté sud de l'île ou des marinas de Saint-Laurent-de-l'Île d'Orléans et de Saint-Michel.

La rive nord est la préférée de Pierre Lefebvre. Elle se fait en une seule et longue étape. Les paysages de la région de Charlevoix sont grandioses.

Vous pouvez effectuer un mouillage sur les battures de L'Isle-aux-Coudres, mais vous ne pouvez pas la visiter sans laisser le bateau au mouillage. C'est aussi le début du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, où vous pourriez voir entre autres des bélugas, des phoques et même, un peu plus loin, des baleines. Assurez-vous de conserver les distances réglementaires sous peine d'amendes assez salées.

Sur la rive sud, les mouillages sont possibles, mais sachez qu'il y a un fort courant et que l'amarrage n'est pas possible à Grosse-Île dans l'archipel de Montmagny.

De Cap-à-l'Aigle au Saguenay, l'eau se refroidit et c'est la route des baleines. Au mouillage, les vents sont souvent légers du secteur nord-est à nord-ouest, mais méfiez-vous du marnage. À Port-au-Saumon des roches bloquent l'entrée. À Port-aux-Quilles, vous serez protégé des vents du nord-est à nord-ouest. Tout comme à Tadoussac, l'eau y remonte vite et il y a des roches près de la surface de l'eau à marée basse.

Les paysages valent le détour au Saguenay, mais entrer et sortir de la rivière n'est pas toujours facile. Vous pouvez mouiller à plusieurs endroits dans le fjord, mais ce n'est pas simple puisque l'eau est souvent profonde, sans oublier les vents et les courants.

A vibrant sunset scene over a body of water. The sun is low on the horizon, creating a bright, shimmering reflection on the water's surface. The sky is filled with soft, golden clouds. In the background, the silhouettes of a lighthouse and several buildings are visible against the bright sky.

## LE BAS-SAINT-LAURENT ET LA CÔTE-NORD

Vous n'avez plus à vous préoccuper de la renverse des courants de marée. Le courant est plus fort sur la rive sud que sur la rive nord. Sur la côte sud, un contre-courant permet de remonter plus facilement vers l'amont : suivez l'isobathe entre 30 m et 100 m (100 à 300 pi). De Matane à Rimouski, le courant se trouve entre quatre et cinq milles au large et à Sainte-Anne-des-Monts à un mille au large. Ailleurs, vous pouvez naviguer entre 30 m à 100 m de la berge pour le trouver.

Sur la rive sud, il est préférable de mouiller au nord de l'île du Bic où le courant est moins fort. Pour traverser vers la rive nord, il vaut mieux passer à l'ouest de l'île Biquette, pour éviter le clapot. Vous obtiendrez une protection des vents du nord-est à la baie des Ha! Ha! et une du sud-ouest dans le havre du Bic. L'anse du Petit Mitis offre un mouillage très tranquille : mieux vaut viser le centre de la baie, puisqu'à gauche il y a un fond de sable et vers le phare, il y a un fond de roc. En juillet et août, vous y assisterez à un concert de loups-marins qui se font la cour. Près du port de Matane, pour un arrêt rapide, mouillez à l'est de la jetée. Sinon, pourquoi ne pas profiter de l'hospitalité de la marina?

Sur la rive nord, vous pouvez mouiller à la baie Verte et au havre Colombier; le côté nord-ouest vous protège des vents ouest et nord-ouest.

Petit Mitis. Crédit photo : Pierre Lefebvre.



## LA GASPÉSIE ET LES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Les courants présents seront ceux du Labrador, au nord, ou de Gaspé, au sud. Ce dernier variera en force et en direction selon les marées. Le courant est fort dans la région de Mont-Louis. La nuit, des vents catabatiques peuvent y souffler. En cas de mauvais temps, il est préférable de naviguer à cinq milles des côtes sur la rive sud, pour éviter des coups de vent. Au cap Gaspé, il y a du courant et les vents ont tendance à tourner. Il faut aussi se méfier devant Percé.

Pour mouiller, les Méchins offrent une bonne protection et une bonne tenue, sauf si les vents soufflent du secteur nord et nord-est. Au Mont-Louis, préférez la gauche (en regardant vers la plage); faites attention aux casiers à homards. À Gaspé, le banc de sable offre une bonne protection sauf par vents forts d'ouest ou du nord-ouest. Si c'est le cas, préférez le creux au sud-ouest.

Aux Îles-de-la-Madeleine, il faut changer l'heure et il n'y a presque pas de marées. Les vents dominants sont du sud-ouest ou de l'ouest près de la côte gaspésienne. Il est préférable de naviguer lorsque les vents ne dépassent pas les 20 nœuds. Si possible, un voilier devrait partir en arrière d'un front froid pour bénéficier des vents portants.

Gaspé. Crédit photo : Pierre Lefebvre.



Gaspé. Crédit photo : Pierre Lefebvre.


**ÉCOLE DE NAVIGATION**  
**SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE**

**NAVIGUER EST UN ART. NOUS L'ENSEIGNONS.**

- Navigation / Brevets
- Mécanique / Électricité
- Météorologie / Astronomie
- Sauvetage / Sécurité
- Antilles / Caraïbes
- Transatlantique

Et beaucoup d'autres!



Programme reconnu par


**Institut maritime du Québec**  
Chaque 15 Mars

**COURSDENAVIGATION.COM**

**SUIVEZ QUÉBEC YACHTING**

NOUS SOMMES SUR FACEBOOK, YOUTUBE, TWITTER ET INSTAGRAM!



Nouvelles et actualités, photos, vidéos et plus encore!

 [facebook.com/quebecyachting](https://facebook.com/quebecyachting)
 [@quebecyachting](https://instagram.com/quebecyachting)

 Chaîne: Québec Yachting
  [@quebecyachting](https://twitter.com/quebecyachting)

## LES ENDROITS À VISITER

1. Chaque arrêt présente un attrait particulier. À vous de le découvrir en questionnant les flâneurs sur les quais ou plus simplement en vous rendant au kiosque d'information touristique. Il y a toutefois des incontournables.

2. **Québec.** Avec ses festivals, ses musées, ses lieux historiques, cette ville peut constituer, à elle seule, le but de votre voyage.



Sentier de la statue, Parc national du Fjord-du-Saguenay. Crédit photo : Joani Hotte-Jean.

3. **Cap Trinité.** Si votre condition physique vous le permet, empruntez l'escalier qui mène à la statue de la Vierge. La vue sur le fjord du Saguenay vaut l'effort.

4. **Gaspé.** Son Festival Musique du Bout du Monde attire une foule de touristes en août. Ne manquez pas, à quelques kilomètres du centre-ville, le Site d'interprétation Micmac de Gespeg. Par une journée ensoleillée, les guides vous feront découvrir les us et coutumes des premiers habitants de notre pays.

5. **Le tour de l'île Bonaventure.** Vous pouvez visiter la plus grande colonie de fous de Bassan accessible aux humains. Par contre, vous devrez prendre une navette ou un taxi pour vous rendre à Percé, car il n'y a aucune marina.

## LES PLUS BEAUX MOUILLAGES

1. **L'archipel des îles de Sorel.** Le calme et la beauté sauvage permettent un repos bienvenu



Crédit photo : Joani Hotte-Jean.

avant d'entreprendre la grande aventure sur le fleuve.

## 2. L'embouchure de la rivière

**Batiscan.** Vous offre un des endroits les plus sécuritaires, peu importe la météo, pour passer une nuit calme.

## 3. L'île du Pot-à-l'Eau-de-Vie, en face de Rivière-du-Loup.

Situé en plein milieu du parc marin du Saint-Laurent, ce mouillage, plus facile à prononcer sous son vocable anglais de «Brandy Pot», vous donne la possibilité, avec un peu de chance, de rencontrer vos premiers bélugas.



L'île du Pot-à-l'Eau-de-Vie. Crédit photo : Pierre Lefebvre.

4. **L'anse du Petit-Métis.** Vous protégera des vents du sud-ouest, vous laissant dormir plusieurs nuits seuls, entourés d'une colonie de loups marins. Durant sa nuit la plus achalandée qu'il y a passée, *Pierre de Lune II* n'avait que deux voisins.

5. **La baie de Gaspé.** Après avoir rencontré des phoques et, avec un peu de chance, quelques baleines, plusieurs endroits attendent votre ancre. Surtout, l'eau plus chaude vous permet enfin une baignade autour du bateau.



Un phoque. Crédit photo : Pierre Lefebvre.

## LES MARINAS OÙ IL FAUT S'ARRÊTER

Toutes les marinas méritent qu'on s'y arrête au moins une fois. Impossible de choisir laquelle vaut le détour. Chacune possède son charme propre et offre des possibilités de découvertes et de rencontres inoubliables. Voici quand même quelques endroits à mettre à votre agenda.

1. **Lévis.** La vue du cap Diamant, la nuit, compense largement l'obligation de prendre le traversier pour se rendre dans la capitale.

2. **Bergeronnes.** Sa position, à l'extérieur de l'embouchure du Saguenay, permet des départs plus faciles autant vers l'amont que vers l'aval. Par une nuit calme, le souffle des baleines s'entend du quai fédéral.

3. **Matane.** L'accueil qui vous attend compense pour la réputation, surfaite, d'accès difficile à marée basse. Un simple appel par VHF permettra au préposé de vous indiquer à quel moment vous pouvez entrer.

4. **Petite-Rivière-Madeleine.** Bel exemple qui prouve que l'arrêt inoubliable ne dépend pas de la grandeur des installations.



Rivière-Madeleine. Crédit photo : Pierre Lefebvre.

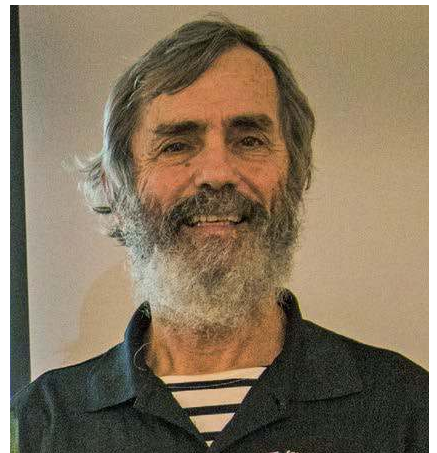
### ASTUCES EN RAFALE

- ✓ L'erreur à éviter : vous faire peur. Ne tentez pas, à tout prix, d'atteindre le but que vous vous fixez au départ. Si, un matin, l'un des membres de l'équipage ne se sent pas prêt à partir : **RESTEZ SUR PLACE**. Par exemple, lors de son premier voyage d'une semaine, sur le fleuve, Pierre Lefebvre comptait se rendre de Boucherville à Québec. L'aventure s'est agréablement terminée à... Sorel.
- ✓ Vous souhaitez visiter les Maritimes? Parler anglais est un atout. Sur l'eau, si vous avez un problème, la Garde côtière parle en français.
- ✓ Vous pouvez voir des mammifères marins à partir de Saint-Siméon ou Kamouraska, et davantage, à partir de Tadoussac; il est recommandé de faire fonctionner votre moteur ou d'utiliser un échosondeur pour éviter tout problème. N'oubliez pas de conserver une distance minimale de 100 MÈTRES, voire de 200 MÈTRES selon les endroits, avec ce type d'animal.
- ✓ À partir de Saint-Jean-Port-Joli, vous ne croiserez presque plus de plaisanciers. Vous devrez donc être autonome à partir de ce moment. Les gens de la Garde côtière demeurent vos anges gardiens.
- ✓ La navigation de nuit devrait être facile, sauf dans les grands ports de Montréal, Trois-Rivières et Québec. Attention, les bouées ne sont pas toujours munies de lumières.

## QUI EST PIERRE LEFEBVRE?

Pierre Lefebvre pratique la voile depuis plus de 45 ans. Il sillonne le fleuve, de Niagara aux îles de la Madeleine, depuis plus de 25 ans, pour un total de plusieurs milliers de milles nautiques.

À son retour d'une année sabbatique, en 2000, il déplace le port d'attache de son voilier *Pierre de Lune II*, de la région de Montréal vers la région de Québec. En 2005, avec son épouse Lucette Provost, il quitte le Canada pour un voyage de sept ans qui le mènera de la côte Atlantique de l'Europe, à Buenos Aires, en Argentine. Il reviendra au Québec après un passage dans la mer des Caraïbes, jusqu'au Panama. Habitué aux grands horizons, il déménage le port d'attache de *Pierre de Lune II* à Matane, puis finalement à Gaspé.



Comme tout navigateur, il ne compte plus les anecdotes, heureusement sans conséquence graves, qui lui sont arrivées. Par contre, durant les deux journées de son cours, il les utilise pour vous permettre de naviguer, en toute sécurité, sans commettre les mêmes erreurs.

En rappelant les moments d'extase qu'il a vécus, il espère vous communiquer son amour pour notre beau et grandiose fleuve Saint-Laurent. Vous pouvez visiter son site internet au

**[pierredelune2.com](http://pierredelune2.com)**

Merci à l'École de navigation de plaisance de la Société de sauvetage de m'avoir permis d'assister gracieusement à la formation *La navigation sur le Saint-Laurent*. Le professeur Pierre Lefebvre donne aussi les cours *Entretien, trucs et astuces, loin de tout, Navigation sur le Saint-Laurent, Hivernage d'un voilier, Radiotéléphonie VHF/ASN* et *Lecture de cartes marines Papier et Électronique*. Consultez le **[www.coursdenavigation.com](http://www.coursdenavigation.com)** pour consulter l'horaire des cours.



Crédit des photos : Joani Hotte-Jean.

## CINQ ANECDOTES

Maxime Grimard, skipper et cofondateur de l'équipe de Voile Atlas, effectue le trajet Québec - Halifax plusieurs fois par année depuis quatre ans et les anecdotes sont nombreuses.

- 1) Étant arrivé au Canada par la mer en 2014 et non par avion, chaque fois qu'il arrête à Rivière-au-Renard pour une escale ou qu'il arrive à Québec de nuit, il repense à son arrivée avec Georges Leblanc après avoir effectué une traversée bien mouvementée de l'Atlantique et à sa sensation de *mission accomplie* en amarrant le voilier au quai extérieur de la marina du Vieux Port.
- 2) Les escales à Rivière-au-Renard sont pleines de bons souvenirs aussi : les douches et les poutines bien chaudes après une navigation bien froide ou les rencontres extraordinaires, comme Le Manguier partant en expédition arctique, ou le Team Arkema avec leur Multi50 venant se mettre à l'épaule sur leur VO60, le temps de laisser passer un coup de vent au large.
- 3) Les seules fois de sa vie où il a vu des aurores boréales, c'est au large de la Gaspésie, en fin de saison, près de l'île d'Anticosti. Un spectacle magique à couper le souffle en pleine nuit.
- 4) Il a croisé fréquemment des bélugas vers Tadoussac, puis des baleines à mesure qu'il se rapprochait de la Gaspésie. Elles sont belles de loin, mais il faut s'en méfier comme de la peste, car une collision serait lourde de conséquences pour l'équipage et le voilier... tout comme pour elles!



Crédit photo : Eddy Lowinski, Atlas Ocean Racing.



Crédit photo : François Meyer, Atlas Ocean Racing.

5) Prendre le temps le long du fleuve, avec les équipiers, de se faire de bonnes *bouffes* qui réconfortent, c'est toujours un moment agréable, qui marque en général le début ou la fin d'une saison au Québec pour eux, après ou avant de repartir pour Halifax et les Caraïbes.



Crédit photo : François Meyer, Atlas Ocean Racing.

# UN SUCCÈS BIEN DE CHEZ NOUS



**U**n jour, une personne m'a dit que le jour où mon travail sera ma passion, je ne travaillerais plus jamais une seule journée de ma vie. Elle avait raison. Depuis que j'ai fait le choix de quitter mon emploi pour me consacrer à 100 % au projet Chic Nautique, j'ai hâte de me réveiller le matin!

La mission de Chic Nautique est claire : offrir les meilleurs produits d'entretien pour véhicules marins tout en respectant les cours d'eau et les normes environnementales. Chic Nautique, c'est bien plus qu'un fabricant de produits québécois. C'est aussi des experts toujours à la disposition du client. Les membres de notre équipe sont passionnés de nautisme et bien sûr, en formation continue.

Notre plan est simple : fabriquer au Québec, impressionner les clients d'ici et faire connaître notre savoir-faire au-delà de nos frontières. Depuis trop longtemps le marché québécois est inondé de produits venant d'ailleurs. Chic Nautique veut briser le mythe que le *Made in Québec* est nécessairement plus coûteux. Nos produits sont de qualité ainsi que concurrentiels et l'accessibilité de notre personnel dépasse celle de n'importe lequel de nos concurrents.

Je suis président de Chic Nautique, mais aussi un plaisancier qui ne manque pas une occasion de naviguer et de profiter de chaque moment sur l'eau. Si vous me reconnaissez ou croisez sur l'eau le fanion de Chic Nautique, n'hésitez pas à me saluer, me jaser et à me faire des suggestions!

Découvrez tous les produits Chic Nautique au [www.boutiquenautique.com](http://www.boutiquenautique.com).



VIVEZ LA VIE **SEA-DOO**.

**Votre vie Sea-Doo commence à partir de 7 549\$.**

Visitez-nous pour découvrir la vôtre.



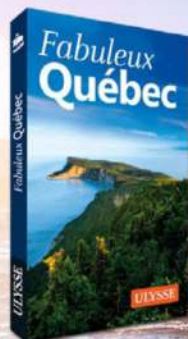
576, route 131  
Joliette, Qc  
J6E 0M2  
1 877 289-4137  
[www.lapointesports.com](http://www.lapointesports.com)

© 2019 Bombardier Produits Récréatifs inc. (BRP). Tous droits réservés. ®, ™ et le logo BRP sont des marques de commerce de BRP ou de ses sociétés affiliées. 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. 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.

# Québec YACHTING<sup>MD</sup>

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

Nous vendons aussi  
des DVD instructifs  
et divertissants!



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

PAR JOANI HOTTE-JEAN



# VECTRA 21 RL DE PRINCECRAFT

Crédit photo : Jean Paré

**L**a série Vectra a été complètement revampée en 2020 et possède un nouveau look extérieur. Le Vectra 21 RL est nouveau cette année, du moins avec la configuration RL, qui est très populaire auprès des clients chez Princecraft. Il est offert en rouge rubis, noir et gris acier.

À l'avant, le Vectra 21 RL est doté d'une chaise longue et d'une banquette parallèles ainsi que d'une porte d'embarquement.

La console du conducteur dorénavant beige est rotomoulée et son dessus est en acrylique. Le tableau de bord moulé est muni d'insertions noires et d'interrupteurs lumineux, de la radio Jensen de 160 watts AM/FM/Bluetooth, de quatre haut-parleurs étanches, d'un klaxon, d'une prise électrique 12 volts, d'une lumière de courtoisie intégrée et d'un écran teinté à déclenchement rapide. Évidemment, vous y trouverez les indicateurs de vitesse, de niveau d'essence et de réglage d'assiette. Le siège capitaine du passager peut être converti, en option, par un siège deux positions (*flip-flop*) avec glacière en dessous.

La configuration RL, qui signifie *Rear Lounger*, comprend une grande aire de bronzage à l'arrière avec un dossier à deux positions et une table de grande dimension. Vous pourrez donc profiter de la vue en regardant à votre convenance vers l'avant ou l'arrière. En option, une clôture de sécurité en acier inoxydable vous permet d'utiliser cette zone en navigation, tout en étant réglementaire. Vous pouvez l'ouvrir lorsque vous êtes au mouillage pour accéder rapidement et aisément à l'eau.

Après avoir franchi la porte d'embarquement avec mécanisme de blocage, vous pouvez enlever la barrière de sécurité sur le côté pour soulever la banquette. Vous y trouverez de l'espace pour installer en option une salle d'habillage avec une toilette encastrable dotée d'un système d'évacuation.

Le nouveau mât de remorquage en acier inoxydable optionnel a été un peu plus repoussé pour que vous puissiez bénéficier de plus de dégagement, et ainsi, profiter au maximum de la plateforme de baignade. De plus, l'échelle télescopique en acier inoxydable est devenue une caractéristique standard en 2020! Puis, vous pourrez vous protéger du soleil grâce à l'auvent bimini noir. Côté motorisation, il est possible de choisir un moteur de 40 à 115 ch... et même de 150 ch avec la configuration sport en option.



Vous pouvez personnaliser votre ponton comme bon vous semble en choisissant en option l'une des deux Éditions Classiques, entre autres. Ce modèle répondra aux besoins de bien des familles grâce à sa polyvalence : vous pouvez l'utiliser pour pêcher, faire du ski nautique, relaxer ou pour vous déplacer à plus grande vitesse afin de découvrir rapidement un plan d'eau. Vous pourrez accueillir jusqu'à 10 personnes à bord... quand la Santé publique l'autorisera. Vous en aurez pour votre argent puisque la série de pontons Vectra est la plus abordable chez Princecraft!

## Options du modèle d'essai :

- **Configuration Sport** : 3<sup>e</sup> demi-flotteur central avant, ailerons de performance et recouvrement d'aluminium sous le plancher.
- **Édition Classique** : logo Édition Classique des deux côtés, décalques avec accent de couleur métallisé, éclairage à DEL sous la console, siège(s) conducteur(s) supérieur(s), volant supérieur, lumières d'accostage, klaxon, supports et porte-verres chromés.
- **Rembourrage Plus** incluant un accent de couleur gris texturé (siège conducteur supérieur exclu).
- **Ensemble Ambiance** incluant une table à goûter avant et une porte de côté dans la console.
- **Plancher** recouvert de vinyle Sélect gris (Teak Supreme Solid).
- **Direction hydraulique SeaStar** avec volant inclinable et glissière pour siège conducteur (incluse avec moteur 150 ch et plus).
- **Mât de remorquage** en acier inoxydable pour skieurs.
- **Groupe dinette** : table et siège deux positions avec glacière.
- **Clôture de sécurité** supplémentaire ajoutée sur la section arrière.
- **Coupe-batterie** : coupure complète du courant à bord (obligatoire avec les Verado).

## CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

**MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI** : Mercury 115 EXLPT PRO XS CT

**MOTORISATION MAXIMALE** : 115 ch | 86 kW (configuration Classique) et  
150 ch | 112 kW (configuration Sport)

## SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

**LONGUEUR HORS TOUT** : 21 pi 6 po | 6,6 m

**LARGEUR** : 8 pi 5 po | 2,6 m

**POIDS APPROXIMATIF** : 1747 lb | 792 kg

**RÉSERVOIR D'ESSENCE** : 110 litres | 29 gal U.S.

**CAPACITÉ** : 10 personnes (1346 lb | 611 kg)

**CHARGE MAXIMALE** : 1969 lb | 893 kg

**PRIX DU MODÈLE D'ESSAI** : 47 315 \$

**PRIX DE BASE** : 28 647 \$ (incluant un moteur hors-bord de Mercury 40 ELPT CT et la configuration classique)

**SITE INTERNET** : [princecraft.com](http://princecraft.com)



**PRINCECRAFT**  
DOMINEZ L'EAU.

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

**ADN**  
CANADIEN



2075, boulevard Labelle  
Saint-Jérôme, Qc

J7Y 1S7

450 438-8225

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



## PÉDALO AVEC ASSISTANCE ÉLECTRIQUE **FUN X2**

Crédit photo : Philippe Lavoie.

**V**ous désirez passer du temps paisible sur l'eau, tout en explorant des endroits habituellement inaccessibles aux grandes embarcations? C'est possible avec le pédalo à assistance électrique FUN X2 de Ceclo!

Avec son poids plume de 138 lb (62,60 kg), il est facilement transportable et entre sans souci dans une voiture à hayon (*hatchback*). De cinq à dix minutes suffisent pour l'assembler. Il ne vous restera alors qu'à brancher la batterie et à mettre à l'eau le FUN X2 seul ou à deux en le soulevant par le milieu ou par les extrémités. Plus besoin de trouver une rampe de mise à l'eau! Vous n'avez qu'à le poser sur une berge ou sur une plage pour profiter des plaisirs de l'eau.

Celui-ci est doté d'un châssis blanc (couleur au choix) robuste en aluminium, de deux flotteurs ultra résistants et renforcés à plusieurs endroits (notamment toute la partie basse des flotteurs pour qu'il soit possible de traîner le bateau sur la plage sans risquer de les endommager) qui se gonflent jusqu'à 15 psi avec une pompe à air électrique ou manuelle (incluses à l'achat) et de deux sièges ajustables. Le double pédalier possède des capteurs électroniques qui mesurent la vitesse de rotation et qui transmettent l'information au moteur hors-bord électrique Yamaha de 500 W. Ce dernier fournira plus ou moins d'énergie, ce qui vous fera avancer plus ou moins vite. Il suffit d'arrêter de pédaler pour ralentir le bateau.

Le FUN X2 est stable grâce à ses deux flotteurs et il vous permet de faire de l'exercice sans vous en rendre compte, en ayant du plaisir, tout en profitant du calme et des beautés de



la nature. Facilement manœuvrable, il ne vous donnera aucun mal à vous diriger où vous le désirez et à le sortir de l'eau au besoin. C'est aussi le bateau idéal pour les enfants et les adolescents! Une vraie plateforme de jeux en toute sécurité.

E-Catamaran vous propose d'utiliser votre propre batterie à décharge profonde ou en option, une batterie amovible au lithium d'une capacité de 50 Ah. Cette option vous offrira une autonomie minimum de trois heures. Besoin de plus? Un second emplacement est prévu pour une deuxième batterie, ce qui vous permettra de doubler l'autonomie de votre catamaran. Le temps de charge varie selon la capacité des batteries. Pour une Lithium de 50Ah, il faut prévoir six heures et demie environ pour une recharge complète.

Il est possible de choisir votre couleur préférée de châssis, d'ajouter un système de haut-parleurs Bluetooth et de le personnaliser comme vous le souhaitez, vous n'avez qu'à le demander! En guise d'exemple, vous pourriez ajouter une plateforme de rangement au milieu, un toit bimini pour vous protéger du soleil ou un filet à l'avant pour poser votre sac étanche ou simplement une serviette de bain. Des sièges pour enfants seront bientôt disponibles pour que l'aventure puisse s'effectuer en famille.

Fiable, facile à entretenir et à ranger pendant l'hiver, le FUN X2 ne vous fera pas passer inaperçu! Un bel exemple d'innovation verte respectueuse de l'environnement!

*\*Cet essai a été rendu possible grâce à la collaboration d'Arnaud Prati de KhapRêve, le distributeur officiel au Canada et aux États-Unis des e-catamarans Ceclo.*



**L'hélice est intégrée dans une cage de protection pour éviter les dommages et pour la sécurité des baigneurs.**

## CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE D'ESSAI

### BATTERIE

**MOTEUR DU MODÈLE DE LA BATTERIE :** Battle Born (Lithium 50 Ah en option avec son chargeur)

**TEMPS DE CHARGE :** 6 h 30 (charge complète batterie Lithium 50 Ah)

### ASSISTANCE MOTEUR AU PÉDALAGE

**MOTEUR HORS-BORD ÉLECTRIQUE DE YAMAHA**

**PUISSANCE :** 500 W | 45 lb

### SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

#### DIMENSIONS LORSQUE DÉPLOYÉ :

(longueur x largeur x hauteur) : 14 pi X 13,32 pi X 3,90 pi | 4,29 m X 4,06 m X 1,19 m

#### DIMENSIONS LORSQUE PLIÉ :

(longueur x largeur x hauteur) : 6,83 pi X 5,24 pi X 2,62 pi | 1,90 m X 1,60 m X 0,80 m

**VITESSE DE CROISIÈRE :** 3 nœuds | 5,5 km/h | 3,41 mph

**VITESSE MAXIMALE :** 4,9 nœuds | 8,5 km/h | 5,28 mph

**DURÉE DE FONCTIONNEMENT :** 3 h

**TEMPS DE LA RECHARGE :** 6 h 30

**POIDS :** 138 lb | 62,60 kg

**CAPACITÉ MAXIMALE :** 2 adultes ou 496 lb

**PRIX DU MODÈLE D'ESSAI :** 3 999 \$

**GARANTIE :** 2 ans

**SITE INTERNET :** [e-catamaran.ca](http://e-catamaran.ca)

\* Vous recevrez votre nouvelle embarcation à la maison.

Aussi à lire : ***Essai du e-catamaran Ceclo Original Luxe***



PAR JOANI HOTTE-JEAN

## Unité de chauffage SPARTAN de Wallas



Vous cherchez un moyen de vous garder au chaud en début ou en fin de saison... et même pendant l'hiver si vous faites partie de ceux qui vivent sur leur bateau à l'année? L'unité de chauffage SPARTAN de Wallas pour modèles de 36 pieds et plus peut être alimentée au diesel ou au biocarburant. Elle s'installe sur le sol ou sur un mur et est munie d'un support robuste inclus. Sa puissance est de 4800-15 500 BTU (4500 watts).

Il suffit de seulement 10 volts pour la démarrer. Vous pouvez régler la température à partir du panneau de contrôle ou de votre téléphone intelligent avec l'application Spartan Air / Twin Air de Wallas (disponible sur l'App Store et Google Play) si vous avez une connexion sans fil ou Bluetooth. Vous pourrez obtenir des informations sur les heures d'utilisation, le nombre de démarrages, vous recevrez des rappels de service ainsi que de l'aide si nécessaire en cas de panne. Cela facilitera également les mises à jour du programme et vous pourrez profiter de la toute dernière technologie.

Le contrôle de la température se fait intelligemment pour l'air chaud et l'air froid. La vitesse du ventilateur est optimisée afin que vous obteniez la meilleure des performances. Il existe également un thermostat détachable connecté en Bluetooth disponible en option, afin que votre appareil de chauffage puisse capter la chaleur de n'importe où dans le bateau.

Le brûleur Greenboost offre une combustion propre et performante en utilisant de 0,16 à 0,46 litre par heure. L'unité de chauffage et le tuyau d'échappement demeurent à basse température, ce qui vous permet de l'installer dans une cabine.

**Dimensions : 16 5/8 po (largeur) x 12 po (hauteur) x 6 1/2 po (profondeur)**

Vous devez prévoir une largeur minimale de 28 po pour l'installation des conduits d'air.

**Prix : 3250 \$ (ensemble d'installation non inclus)**

En vente chez Marina Gosselin.  ***Cliquez ici pour plus d'informations.***

Site internet :  ***[wallas.fi](http://wallas.fi)***



## *Plateforme hydraulique The Dinghy Davit*

The Dinghy Davit est une plateforme hydraulique pivotante conçue pour monter ou descendre une motomarine, une annexe ou toute autre embarcation nautique d'un maximum de 825 livres à l'arrière d'un bateau. Fabriqué en aluminium et en acier inoxydable, le produit est recouvert d'une peinture cuite.

Celui-ci se monte et se descend en 12 secondes à l'aide d'une télécommande et laisse votre plateforme arrière complètement dégagée, puisqu'il est autoportant et vous donne un nouvel accès à l'eau. C'est donc une solution rapide et efficace qui ne nécessite aucun effort physique. Vous pourrez stationner votre embarcation en parallèle de votre plateforme et embarquer de manière sécuritaire au même niveau. Cette jeune compagnie québécoise proposera trois autres modèles à partir de 2021 afin de répondre à la demande de ses clients.

**Prix : À partir de 6750 \$ pour un ensemble complet.**

Site internet : [\*\*\*thedinghydavit.com\*\*\*](http://thedinghydavit.com)

## Deux nouveaux sacs étanches de Zhik

### Sac à dos étanche de 30 litres

Conservez vos effets personnels à l'abri des vagues ou de la pluie lorsque vous faites de la voile ou des sports nautiques avec le nouveau sac à dos de 30 litres de Zhik. Son tissu résistant de 600 deniers est complètement imperméable et l'eau ne s'infiltrera pas par les coutures. Il comprend une poche intérieure avec fermeture éclair, un support rembourré pour accueillir un ordinateur portable ou une tablette et un porte-bouteille d'eau latéral. Il se referme en roulant le haut du sac et il se fixe avec des boucles autobloquantes à déclenchement latéral. Des sangles de compression aident aussi à réduire le volume du sac sur votre dos et peuvent servir à transporter divers objets. Les bretelles sont réglables et le rembourrage dans le dos est doté d'une doublure Mesh 3D pour une meilleure ventilation.



**Prix : 159,95 \$**

### Sac étanche de 6 litres

Idéal pour transporter de petits objets au sec à bord, il se place aussi bien dans un sac à dos ou un fourre-tout. Vous ne le perdrez pas de vue dans des conditions de faibles luminosité grâce à sa couleur vive. Son tissu en nylon est imperméable et ses coutures scellées.

**Prix : 35 \$**

Site internet : [zhik.com](http://zhik.com)



PAR MARTIN DUGUAY, CHIC NAUTIQUE



## L'art d'imperméabiliser ses toiles

Je crois que le titre n'est pas exagéré. Réussir une parfaite imperméabilisation des toiles de son bateau relève de l'art! Voici les étapes à suivre pour imperméabiliser ses toiles comme un pro.

Tout d'abord, le lavage. Vous en conviendrez qu'il ne serait pas raisonnable de tenter d'imperméabiliser des toiles malpropres ou même contaminées. Commencez par un lavage au savon doux. Étendez les toiles sur une grande bâche propre et brossez doucement. Rincez abondamment. Laissez sécher au soleil. Assurez-vous de supprimer toute présence de moisissures. Utilisez un produit spécialisé afin de ne pas simplement effacer, mais tuer les bactéries ou champignons.

Concernant l'étape d'imperméabilisation, commencez par protéger les micas. Pour ce qui est de l'imperméabilisant, je recommande l'utilisation d'un pulvérisateur à jardin. Cela assurera une vaporisation uniforme. Une fois le produit vaporisé, utilisez une brosse douce ou un rouleur à peinture pour bien faire pénétrer le produit dans la fibre du tissu. Laissez sécher 12 heures et faites une deuxième couche. Laissez sécher 12 heures de nouveau.

Voilà! Vos toiles seront étanches. L'avantage de l'imperméabilisant, c'est qu'il est sans odeur et sans risque pour les couleurs. Amusez-vous!

Découvrez tous les produits Chic Nautique au [www.boutiquenautique.com](http://www.boutiquenautique.com).

PAR BERNARD LABRECQUE,  
PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION CANADIENNE D'HYDROGRAPHIE, SECTION DU QUÉBEC



# L'HYDROGRAPHIE ET LA COVID-19

Québec. Crédit photo : Marie-Claude Dubé.

**O**n est en droit de se demander en quoi les profondeurs d'une carte marine sont liées aux impacts de la COVID-19. Ne s'agit-il pas que de chiffres, de lignes, de surfaces et de couleurs? Eh bien non; le captage des données se fait depuis plusieurs années en vedettes hydrographiques dans des espaces exigus et chaque service hydrographique du monde entier veut des normes sécuritaires pour ses hydrographes et le personnel naviguant.

En fait, pour acquérir ces données il faut du personnel navigant et des hydrographes très bien formés sur des plateformes (vedettes, navires, etc.) qui ont des dimensions hors-tout finies, ce sont des métiers et des professions qui ne s'improvisent pas. Il faut aussi des outils performants à la fine pointe se logeant dans des espaces de plus en plus petits. L'appariement des récents outils et réseaux nuagiques ne s'est pas fait sans heurt.

D'un point de vue humain, il y a eu la réduction des budgets des ressources humaines dans toutes les sphères gouvernementales au niveau mondial; les services hydrographiques ont dû trouver des solutions tout en gardant la précision à son plus haut degré. D'un point de

vue matériel, les outils existants ont fait place à des technologies plus performantes et de dimensions réduites.

Les capacités de traitement informatique et de transfert des réseaux ont certes décuplé, centuplé et même plus. Cela ne veut pas dire pour autant un gain aussi significatif dans la diffusion des données. Au début, les sondeurs numériques recueillaient des données en termes de kilooctets; aujourd'hui on parle en termes de mégaoctets ou de téraoctets, qui incluent maintenant des métadonnées sur les qualités chimiques et physiques de l'eau et plus encore.

Pour arriver à répondre aux demandes de plus en plus exigeantes des mises à jour (fréquence et précision) des cartes marines, il a fallu utiliser d'autres pratiques tout en assurant la sécurité et l'intégrité des données.

La réduction du nombre d'hydrographes à bord des vedettes hydrographiques, les réseaux sécurisés de traitement et de transfert des données; les VNC (Virtual Network Computing) ont été une des réponses à ce problème. Ces réseaux privés ont permis la visualisation et le traitement des données comme si vous étiez sur place; les risques de piratage sont réduits au minimum avec cette technologie en comparaison d'une architecture informatique ouverte comme l'internet (www).

Le Service hydrographique du Canada s'est allié avec des entreprises privées pour augmenter sa capacité de mise à jour des cartes marines tout en s'assurant que les données ne seront pas corrompues ni diffusées à d'autres fins pour lesquelles elles étaient destinées initialement. Le travail de base est fait par les employés de ces entreprises et vérifié par des hydrographes experts et neutres avant la mise à disposition des navigateurs professionnels ou de plaisance. Ce volet cartographique est sous contrôle.



Sept-Îles. Crédit photo : Marie-Claude Dubé.

Les « vieux loups de mer » se rappelleront des MAREP des ***Escadrilles canadiennes de plaisance*** vers la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Le MAREP est un acronyme de « MARine REPorting » consistant en des rapports en format papier d'obstacles et d'amers ayant apparu ou disparu au fil du temps. Ces rapports étaient et sont toujours utiles malgré leur vétusté pour la sécurité nautique considérant le nombre d'embarcations et vedettes hydrographiques à l'eau. Aujourd'hui, on utilise plutôt le terme production participative (*Crowd Sourcing*) avec l'ajout des nouveaux moyens de communication offerts par l'internet, la disponibilité de technologies à prix modiques et la soif de connaissance de l'être humain.



Québec. Crédit photo : Marie-Claude Dubé.

Bien que cette information soit plus qualitative que quantitative, il faut tout de même qu'elle réponde à des normes minimales de précision dans la position, la date, l'heure (surtout si on est en zone à marée) et la profondeur s'il y a lieu. Cette observation représente tout de même une préoccupation pour la navigation des navigants locaux et votre apport peut devenir une mise à jour sur la ou les cartes marines concernées en attendant que le Service hydrographique du Canada puisse aller vérifier l'information reçue du public.

En résumé, la nature a modifié, modifie et continuera de modifier notre milieu, qu'on soit en période de paix, de guerre ou de pandémie. C'est à nous de nous adapter du mieux que l'on peut selon nos connaissances et la technologie offerte afin d'assurer la sécurité de tout un chacun!

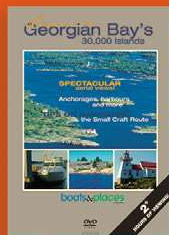
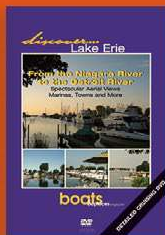
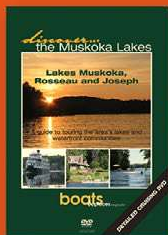
N'hésitez pas à me faire parvenir vos commentaires et vos suggestions.

Québec

# YACHTING

Découvrez...

Nos DVD de croisière en anglais



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

Pour commander, visitez le

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

Une production Powerboat Television Show

Distant Shores

Découvrez...

**DVD DE CROISIÈRE À VOILE**

Différentes destinations  
présentées par Paul et Sheryl Shard

En vente sur [quebecyachting.com](http://quebecyachting.com)



PAR BÉATRICE LAUNAY, AGENTE, PARTENARIATS, ENGAGEMENT ET COMMUNICATIONS.  
VOIES NAVIGABLES AU QUÉBEC - PARCS CANADA

CANAUX HISTORIQUES  
DE PARCS CANADA AU QUÉBEC  
**LA NAVIGATION  
DE PLAISANCE**  
AU TEMPS DE LA  
COVID-19



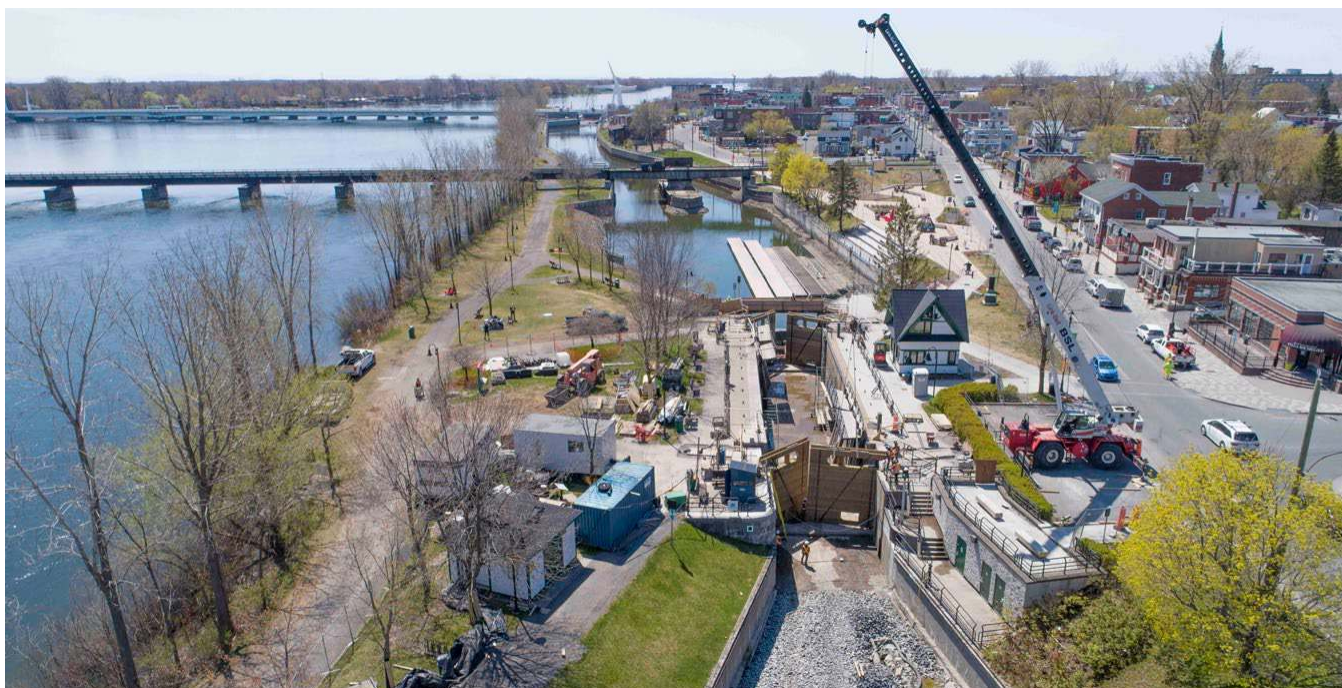
Canal-de-Saint-Anne-de-Bellevue.. Crédit photo : Parcs Canada.

**L**es mois qui viennent de s'écouler passeront assurément à l'histoire. Déjà, la saison de navigation 2020 est terminée; elle aura sans aucun doute mis à rude épreuve la patience de tous les acteurs qui contribuent à faire des canaux historiques de Parcs Canada un lieu de navigation unique.

La pandémie mondiale de COVID-19 aura impacté l'opération des canaux, et ce, dès leur ouverture un peu plus tôt cet été. Ralentissements de service, limitations des horaires d'éclusage, entretien préventif retardé; nombreuses auront été les conséquences de cette pandémie sur les plaisanciers et autres partenaires des Voies navigables au Québec.

Alors que ce sont habituellement les inondations liées aux crues printanières qui jouent des tours à Parcs Canada, retardant parfois de quelques jours ou de quelques semaines le lancement de la saison de navigation, voilà que cette année, une pandémie de calibre mondial est venue mettre sur pause toute une programmation d'activités, laissant également une série de travaux inachevés. Les équipes dévouées des Voies navigables ont mis les bouchées doubles et travaillé sans relâche durant cette période pour offrir un service à la hauteur des attentes de la clientèle.

Nous vous présentons donc la rétrospective d'une saison très particulière dans les cinq canaux au Québec. Bonne lecture!



Porte à l'écluse n° 9 du Canal-de-Chambly. Crédit photo : Parcs Canada.

## À CHAQUE CANAL SA RÉALITÉ

### UN PETIT TOUR GUIDÉ DANS LES COULISSES DES CANAUX : DES PRÉPARATIFS RALENTIS

Tôt au printemps, les canaux sont généralement préparés et bichonnés avant leur ouverture à la navigation, habituellement prévue pour la mi-mai. Cette année, nul besoin de vous dire

que ces préparatifs ont pris une tournure bien différente. Les équipes de Parcs Canada et leurs entrepreneurs étaient à pied d'œuvre pour ouvrir les canaux le plus rapidement possible. Tous ont travaillé sous pression et dans l'urgence pour accélérer l'ouverture des canaux. Profitons de cette vitrine pour remercier ceux qui ont permis aux plaisanciers de profiter de la belle température à bord de leur embarcation cet été.

Annuellement, une première phase d'entretien des canaux a lieu dès la fonte de la glace; il n'y a pas de temps à perdre! Un entretien préventif et une inspection des installations sont réalisés avec minutie. L'ouverture des canaux est une opération complexe, et aucun détail ne doit être laissé au hasard.

L'état des sas des écluses (bassins étanches), des entrées d'eau, des murs et des vannes est alors évalué. Il peut bien sûr y avoir des surprises, et des réparations sont souvent à prévoir. De plus, un nettoyage s'avère indispensable, car nombreux sont les débris qui s'accumulent dans les canaux durant l'hiver. Ces déchets peuvent être des obstacles majeurs pour la navigation s'ils ne sont pas ramassés. Des poutrelles de vannage pesant environ 12 000 livres sont remplacées pour la saison de navigation par des grilles, et les commandes des écluses sont testées dès l'arrivée de l'eau dans le canal. Ensuite, à l'instar d'une marina, les quais sont installés, tout comme les bollards flottants, les passerelles, les échelles, les taquets, etc. Imaginez le nombre d'intervenants impliqués dans cette préparation!

### **CRISE SANITAIRE ET TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE : UN DRÔLE DE COMBO!**

Les plaisanciers ont dû redoubler de patience avec ce combo peu ordinaire. Alors que les marinas ne savaient pas encore si elles allaient ouvrir, les plaisanciers s'impatientaient et craignaient de voir leur saison tomber à l'eau! Du côté des Voies navigables au Québec de Parcs Canada, le personnel s'activait pour être prêt et synchrone avec le transit des bateaux en provenance notamment des marinas avoisinantes.

Depuis quelques années, des investissements de grande ampleur sont réalisés dans les canaux historiques. Tous peuvent maintenant en apprécier les résultats! Le Canal-de-Chambly, par exemple, a connu une magnifique métamorphose avec ses neuf écluses qui sont à présent toutes opérées manuellement et une nouvelle et superbe jetée qui vient tout juste d'être inaugurée.

Du côté du Canal-de-Sainte-de-Bellevue, des travaux de réfection majeurs de la jetée amont sont toujours en cours. Toute l'équipe de Parcs Canada a bien hâte à la fin de l'automne pour présenter au public le résultat de cet important chantier!

Il est vrai que parfois quelques imprévus mécaniques ont complexifié la tâche de réouverture et donné du fil à retordre aux équipes de Parcs Canada. En effet, entretenir et réparer en toute sécurité une écluse comme celle du Canal-de-Carillon ne s'improvise pas. Mais les

cing canaux de Parcs Canada ont finalement ouvert les portes de leurs écluses aux plaisanciers! Cette ouverture progressive aura été la clé pour garantir une sécurité optimale pour tous les employés et usagers. Parcs Canada souhaite d'ailleurs remercier les plaisanciers pour leur grande collaboration au cours des dernières semaines.

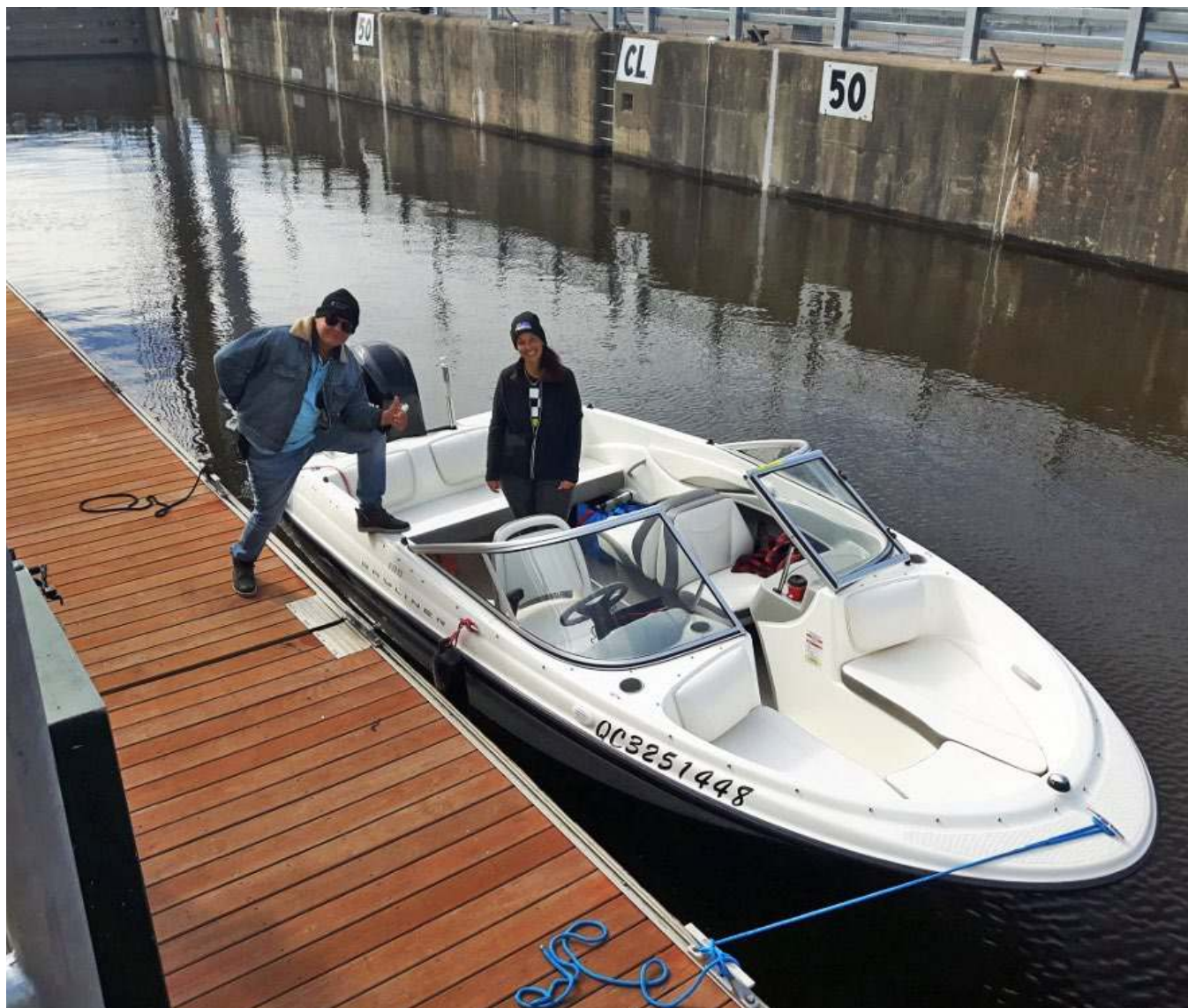
## **UNE DEMANDE FORTE MALGRÉ LES RESTRICTIONS**

Le contexte étant imprévisible et très changeant, il était difficile d'évaluer ce que serait la saison de navigation 2020. Par exemple, le processus d'embauche des étudiants a été impacté dès le printemps, ce qui a eu pour effet de diminuer le nombre d'éclusiers disponibles pour opérer durant la saison.

La maître-éclusière du Canal-de-Saint-Ours s'attendait à ce qu'il y ait moins de plaisanciers sur l'eau, et qu'ils soient moins nombreux à vouloir écluser nous précise-t-elle. Ce canal a accueilli de nombreux plaisanciers en transit; certains faisaient du tourisme de plaisance, alors que d'autres devaient y passer pour aller remiser leur embarcation. Avec la fermeture de la frontière américaine, seuls quelques voiliers ont pu passer la frontière pour profiter de la saison de navigation au Québec. La majorité des plaisanciers étaient donc québécois et profitaient surtout d'une navigation à la journée. Quelques-uns d'entre eux provenaient également de l'Ontario. Aux dires des éclusiers, il était étrange de ne côtoyer aucun plaisancier américain, une clientèle qui apprécie généralement beaucoup les voies navigables au Québec. Du côté du Canal-de-Lachine, un maître-éclusier a noté que les embarcations à rames gonflables avaient connu un grand succès et un engouement étonnant cet été!



**Nouvelle jetée au Canal-de-Chambly. Crédit photo : Parcs Canada.**



Premiers plaisanciers au Canal-de-Carillon. Crédit photo : Parcs Canada.

## LA JOIE ET L'ENTHOUSIASME DE PLAISANCIERS PASSIONNÉS : LES HABITUÉS DES CANAUX!

Malgré la situation que nous connaissons, l'équipe des Voies navigables au Québec a été témoin d'une explosion des activités liées à la navigation et d'une volonté forte d'être sur l'eau. Les plaisanciers rencontrés étaient heureux de traverser les écluses, et nombreux étaient ceux qui voulaient être les premiers à y transiter! Que ce soit à bord d'un petit pneumatique, d'un grand voilier ou d'un luxueux motorisé, la joie était palpable souligne la maître-éclusière du Canal-de-Carillon.

La passion et la patience auront été des mots-clés pour passer au travers de cette saison de navigation exceptionnelle. Ces deux qualificatifs auront été essentiels à la réussite de cette saison 2020.

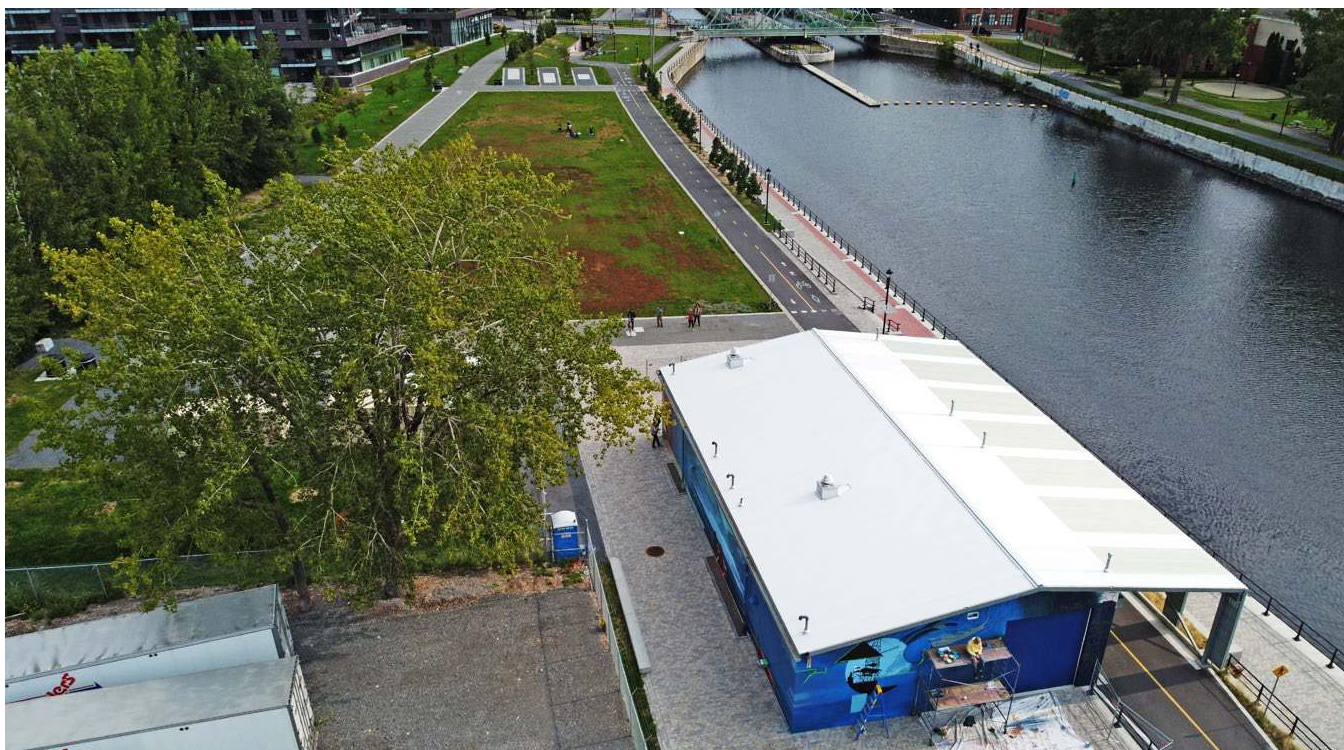
## **DES VISITEURS EN BERGES ENJOUÉS MALGRÉ UN SPECTACLE NAUTIQUE EN DEMI-TEINTE!**

L'éclusage des bateaux et leur transit sont un spectacle nautique pour celui qui reste à terre. Or, l'achalandage dans les écluses était bel et bien diminué cette saison. L'ambiance unique qui se dégage habituellement des biefs était cette année moins exaltante. La fréquentation dans les canaux a pris une autre forme. Des règles de sécurité devaient être respectées aux écluses, et la distanciation physique limitait les interactions entre le personnel et les plaisanciers. L'atmosphère était davantage au calme.

Du côté des berges, les visiteurs étaient très nombreux à venir pique-niquer et relaxer sur les rives, selon ce que nous a rapporté l'équipe de l'expérience du visiteur. Ils ont pu profiter du passage des plaisanciers, mais ont souligné qu'ils ne voyaient pas assez de bateaux à leur goût. Ils ont pu apprécier d'autres activités, notamment de la visite de l'artiste renommé



Canal-de-Lachine. Crédit photo : Parcs Canada.



**Murale au Hangar 1825 du Lien Nord - Canal-de-Lachine.. Crédit photo : Parcs Canada.**

d'art public Ankhone, qui a créé une nouvelle murale sur les quatre façades du Hangar 1825 (bâtiment ainsi nommé en l'honneur de l'année d'ouverture du Canal-de-Lachine) dans le secteur du Lien Nord. Cette création artistique peut divertir les visiteurs en berges, mais saviez-vous que les plaisanciers peuvent également l'admirer directement de leur embarcation, entre l'écluse n° 2 et la passerelle Atwater? Cette murale deviendra un véritable point de repère dans votre paysage.

## **MERCI!**

Cet été les plaisanciers ont été présents sur l'eau, et plus que Parcs Canada n'aurait pu imaginer. Son personnel a su s'adapter malgré un effectif diminué et des consignes de sécurité et sanitaire strictes à mettre en œuvre pour la sécurité et la santé de tous.

Parcs Canada tient à remercier l'ensemble des usagers des canaux historiques ainsi que tous ses collaborateurs pour leur contribution au respect des consignes sanitaires et leur grande compréhension. Les risques de propagation de la COVID-19 ont été limités grâce aux efforts de chacun. C'est un rendez-vous l'an prochain, pour une toute nouvelle saison de navigation!

Pour plus d'informations, visitez **[notre site web](#)** et restez connectés à nos médias sociaux.

 @LHNauQc

 @CanaldeLachine

# NAVIGATION DE PLAISANCE

*passionnante et sécuritaire*

**CLIQUEZ ICI**  
pour acheter



Disponible  
en version  
papier et  
numérique

# UNE GRANDE BOUFFÉE D'AIR SUR L'ÎLE DE VANCOUVER

Extraits tirés du guide Ulysse *Victoria et l'île de Vancouver*



Crédit photo : Destination Colombie-Britannique, Johan Lolos, Pacific Rim Highway, Tofino.

**T**oute juste en face de la ville de Vancouver, en Colombie-Britannique, la magnifique île de Vancouver attire depuis longtemps les voyageurs à la recherche de calme et de sérénité. L'île de Vancouver compte de nombreux parcs qui valent le détour, ainsi que plusieurs jolies plages qui font le bonheur des familles. Voici quelques incontournables pour profiter du grand air sur la plus grande île de la côte ouest nord-américaine.

## **LE MACMILLAN PROVINCIAL PARK, À MI-CHEMIN ENTRE COOMBS ET PORT ALBERNI**

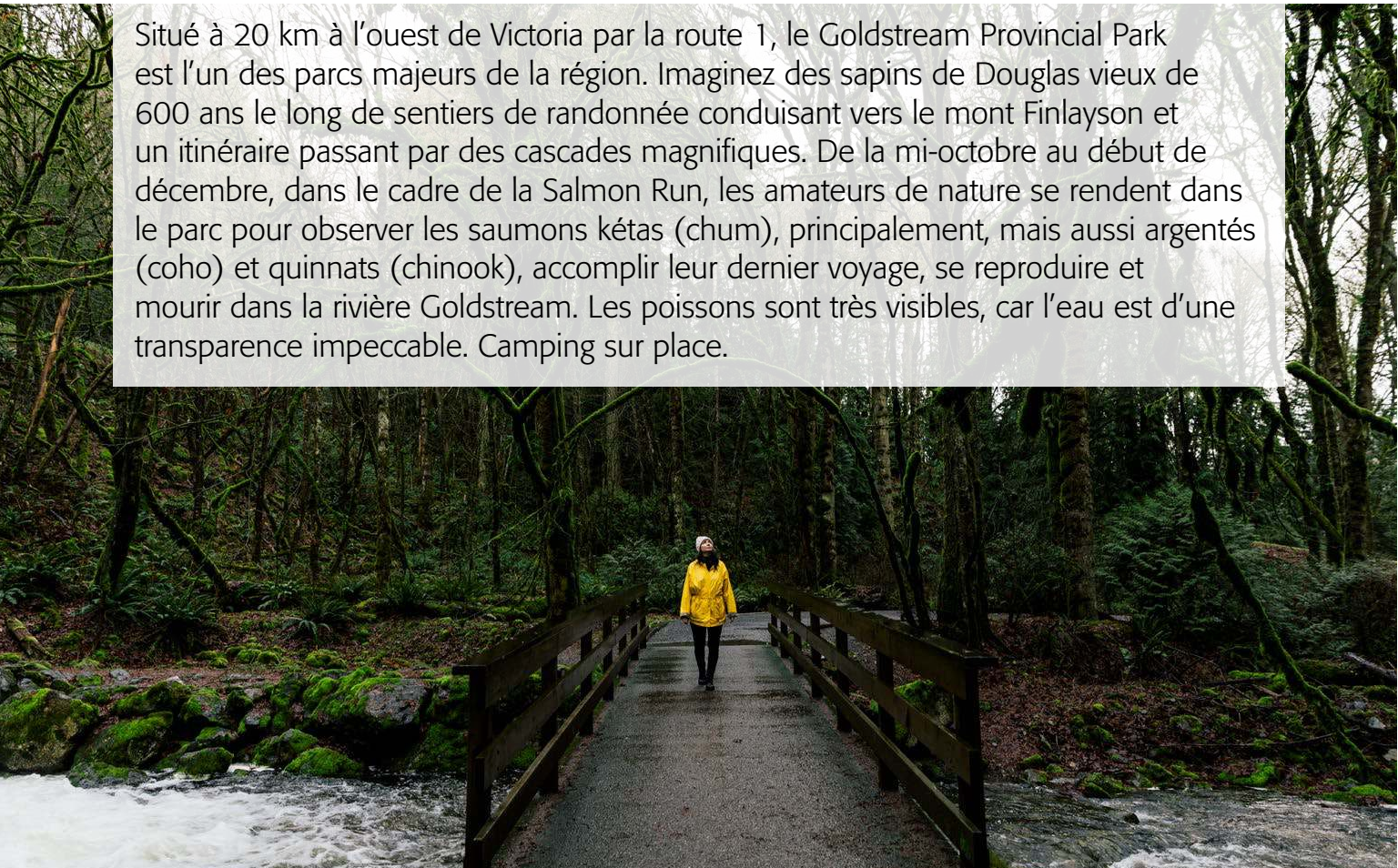
Le MacMillan Provincial Park est un endroit merveilleux et mystique. Les sapins de Douglas, que l'on trouve dans une magnifique section de forêt nommée Cathedral Grove, atteignent près de 80 m, certains ayant plus de 800 ans. Lorsque que vous arpentez les sentiers



(deux boucles de chaque côté de la route 4), vous aurez vraiment l'impression d'être retourné à l'époque des dinosaures. C'est un bon exemple de ce que les premiers Européens ont découvert sur la Côte Ouest. Pour les Autochtones, Cathedral Grove était un lieu sacré. Sur le sentier du côté sud de la route, vous pourrez notamment admirer un gigantesque sapin de Douglas dont la circonférence atteint plus de 9 m! Un incontournable!

## LE GOLDSTREAM PROVINCIAL PARK

Situé à 20 km à l'ouest de Victoria par la route 1, le Goldstream Provincial Park est l'un des parcs majeurs de la région. Imaginez des sapins de Douglas vieux de 600 ans le long de sentiers de randonnée conduisant vers le mont Finlayson et un itinéraire passant par des cascades magnifiques. De la mi-octobre au début de décembre, dans le cadre de la Salmon Run, les amateurs de nature se rendent dans le parc pour observer les saumons kétas (chum), principalement, mais aussi argentés (coho) et quinnats (chinook), accomplir leur dernier voyage, se reproduire et mourir dans la rivière Goldstream. Les poissons sont très visibles, car l'eau est d'une transparence impeccable. Camping sur place.



En haut : Crédit photo : Destination Colombie-Britannique, Graeme Owsianski, MacMillan Provincial Park, Cathedral Grove.  
En bas : Une personne traverse un pont au Goldstream Provincial Park. Crédit photo : Destination Colombie-Britannique, Jordan Dyck.



### **JUAN DE FUCA PROVINCIAL PARK**

À l'ouest de Victoria sur la route 14 se trouvent le Juan de Fuca Provincial Park et China Beach. Vous devez emprunter un sentier (environ 15 min) jusqu'au bas d'une falaise pour atteindre la plage. Le sentier est bien aménagé et la plage est tout simplement magnifique. Il n'est pas rare d'apercevoir au large un phoque, une loutre de mer et même une baleine grise ou un épaulard. Les vagues font le bonheur des surfeurs. À l'extrémité ouest du parc, Botanical Beach est une véritable oasis pour les amateurs de la vie marine. Lorsque la mer se retire, de petits bassins naturels (cuvettes de marée), à même les galets, retiennent dans leurs eaux des poissons, des étoiles de mer et des spécimens de la flore.

### **LES VINS DE LA COWICHAN VALLEY**

Dans les environs de Duncan et de Cobble Hill se trouvent une dizaine de vignobles produisant des vins parmi les plus réputés de l'île de Vancouver. Une route des vins, soit la route 1 entre Duncan et Victoria, conduit d'ailleurs à la plupart de ces domaines viticoles, que l'on peut visiter afin de goûter à leurs nectars. Les cépages privilégiés sont le pinot gris, le riesling et le gewurztraminer, pour le blanc, et le maréchal foch, le pinot noir et l'ortega pour le rouge.

Crédit photo : Destination Colombie-Britannique, Pacific Rim National Park, Long Beach, Tofino.

## NANAIMO

Nanaimo est une ville importante pour sa liaison avec le continent, d'où les traversiers emmènent les touristes dans la région. Située à environ 60 km de Vancouver, de l'autre côté du détroit de Georgia, et à environ 1h30 de Victoria par l'autoroute Transcanadienne, Nanaimo est beaucoup plus qu'une simple ville relais. En plus de son front de mer aménagé pour les marcheurs, elle est entre autres reconnue comme un centre important pour la plongée sous-marine.

### LA HARBOURFRONT WALKWAY, À NANAIMO

Cette jolie promenade en bord de mer est une allée piétonne asphaltée qui s'étire sur plus de 2 km à partir du port de plaisance situé au centre-ville de Nanaimo. Au cours des prochaines années, d'importants travaux ajouteront plus de 10 km à cette voie pour piétons. Cette jolie promenade est à la fois urbaine et maritime puisque vous longerez le bord de mer tout au long du trajet.

### RÉSERVE DE PARC NATIONAL PACIFIC RIM

La réserve de parc national Pacific Rim, qui regroupe le secteur de Long Beach, l'archipel des Broken Group Islands ainsi que le West Coast Trail, a été créée en 1970. Le magnifique secteur de Long Beach débute sur la côte près d'Ucluelet et se termine juste avant Cox Bay, près de Tofino, pour un total de 22 km. En plus de la magnifique plage continue d'environ 16 km, vous y trouverez entre autres neuf différents sentiers, tous de moins de 5 km et bien indiqués sur la Pacific Rim Highway, dont le Rainforest Trail, qui permet d'admirer d'impressionnants thuyas géants tout en humant l'odeur caractéristique de la forêt humide tempérée. Arrêtez-vous au Pacific Rim Visitor Centre afin de vous procurer un plan. Quant à l'archipel des Broken Group Islands, il consiste en une centaine d'îles et d'îlots situés au sud-est d'Ucluelet. L'endroit est populaire auprès des amateurs de kayak et des plongeurs. Il est possible d'y camper.



Crédit photo : Tourisme Vancouver, Fairmont Pacific Rim.



Crédit photo : Tourisme Vancouver, Harbour Air, Tofino.

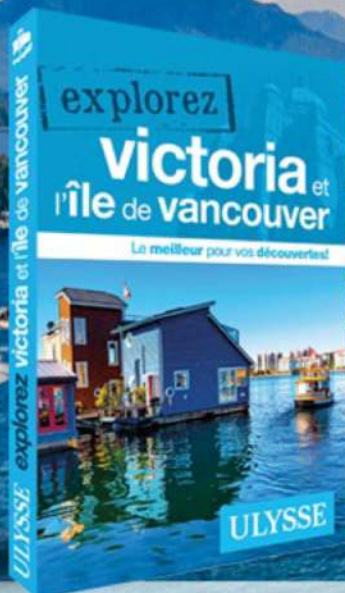
## LA ROUTE DES BALEINES GRISES

Au printemps, des milliers de visiteurs accourent dans la région de Tofino dans l'espoir d'apercevoir près des côtes quelques baleines grises en route vers le nord. En effet, chaque année, près de 20 000 baleines grises entreprennent un voyage migratoire de quelque 20 000 km (aller-retour) à partir de la péninsule de Baja California, au Mexique, jusqu'aux mers de Béring et des Tchouktches, au large de l'Alaska et de la Sibérie. Les gros mammifères y passent tout l'été pour se nourrir des vastes bancs de krill qui pullulent dans ces régions septentrionales.

Extraits tirés du guide *Ulysse Victoria et l'île de Vancouver*, disponible dès maintenant en version papier ou numérique au [guidesulysse.com](http://guidesulysse.com).

# CONCOURS

CLIQUEZ ICI  
pour participer



Collaboration entre

ULYSSE  
le plaisir de savoir voyager

Québec  
et YACHTING

Le concours prendra fin le 20 décembre 2020 à minuit et le tirage aura lieu le 21 décembre 2020.

# PRÉPARATION À LA SORTIE DE L'EAU DE VOTRE VOILIER



Le 30 septembre avait lieu sur Zoom la formation *Préparation à la sortie de l'eau de votre voilier* d'une durée de trois heures donnée par Guylain Noël, de Formation Nautique Québec.

Crédit photo : Formation Nautique Québec.

L'arrivée de l'automne signifie que la saison de navigation tire à sa fin et qu'il faut penser à l'hivernisation de son voilier. Vous devez prévoir les travaux à réaliser avant la sortie de l'eau, les étapes à suivre au moment de la sortie de l'eau et les tâches à faire pour protéger sécuritairement votre voilier contre les rigueurs de l'hiver.

## PRÉPARATION DE LA REMORQUE

Une des premières étapes à laquelle nous devrions porter une attention particulière dès le départ est bien sûr l'état de la remorque. Nous ne voudrions pas abimer le bateau lors de

l'embarquement sur la remorque parce que celle-ci n'est pas en mesure de soutenir le poids de l'embarcation, ou encore moins que l'attache de la remorque cède au moment où votre voilier y est bien fixé.

### **Voici les étapes :**

- ☑ Vérifier l'état de la remorque, de ses fixations et des ancrages. Est-ce qu'il y a de la rouille qui s'est formée? Si oui, n'hésitez pas, faites la réparation. C'est ce qui supporte votre bateau, il ne faut donc pas la négliger.
- ☑ Vérifier l'état des pneus et assurez-vous que la pression est suffisante. Est-ce que le roulement à billes (*ball bearing*) de roues est en bon état pour qu'il puisse s'effectuer correctement?
- ☑ Préparer et mettre en place les cordages de retenue entre le support avant et les guides arrière de chaque côté.
- ☑ Mettre en place les guides avant et arrière.
- ☑ Selon leurs emplacements, enlever le lock et le sondeur avant la sortie de l'eau afin qu'ils n'accrochent pas dans les arceaux quand vous allez insérer le bateau sur le ber. N'oubliez pas de remettre leur bouchon.
- ☑ Mettre en place les blocs pour soulever la remorque.

### **LA SORTIE DE L'EAU**

Nous savons maintenant que la remorque peut accueillir sécuritairement notre voilier pour l'hiver. Nous pouvons donc nous concentrer sur les manœuvres pour sortir le bateau de l'eau :



Crédit photo : Formation Nautique Québec.

- ☑ Surveillez attentivement le vent, car selon la direction et sa force, il aura un impact sur vos manœuvres.
- ☑ À l'approche du ber, gardez une vitesse suffisante pour conserver de la stabilité sur la direction. Une vitesse suffisante signifie conserver une manœuvrabilité vous permettant d'éviter de dériver en fonction de la force des vents.
- ☑ Freiner entre les guides.
- ☑ Arrêter sur le stoppeur de quille.
- ☑ Laisser le moteur en marche avant.
- ☑ Fixer les cordages de retenue par l'arrière et sur le winch.
- ☑ Arrêter le moteur et commencer la sortie.

### HORS DE L'EAU

Une fois hors de l'eau et le ber rendu à son emplacement, il faut sécuriser la remorque en insérant des blocs de bois sous la structure, à l'avant et à l'arrière, pour enlever du poids sur les pneus. L'objectif étant d'éviter l'instabilité du bateau si les pneus se dégonflaient durant l'hiver. On s'assure également de mettre la remorque au niveau.

Cela fait, on peut entreprendre le nettoyage et l'hivernage :

- ☑ Nettoyer les défenses, les amarres, les équipements de mouillage (ancre, chaînes et câblot), le pont et la coque.
- ☑ Vérifier l'état des cordages et les remplacer s'ils ne sont plus en bonne condition.
- ☑ Lubrifier l'accastillage.
- ☑ Utiliser la machine à pression et enlever le limon sur la peinture antisalissure. Après cela, vous serez en mesure de vérifier l'état de la coque. Et s'il y a des bris, vous pourrez planifier les actions qui devront être prises au printemps pour les corriger.

C'est le temps une fois le bateau hors de l'eau de vérifier l'état de toutes les composantes du bateau, telles que moteur, niveau du carburant, transmission, arbre d'hélice et du palier marin, circuit de refroidissement, circuit électrique, réservoir d'eau douce et voiles.

### MOTEUR

Il est souhaitable d'hiverner un moteur dans de l'huile propre. Ainsi, on devrait faire le changement d'huile avant de sortir le bateau de l'eau à l'automne et refaire un changement d'huile au printemps après avoir navigué quelques semaines.

De plus, les actions suivantes sont importantes :

- ☑ Changer les filtres au printemps.
- ☑ Vérifier l'usure et la tension des courroies ainsi que les supports de moteur.

- ☑ Vérifier le conduit d'échappement et les jonctions pour repérer les craquelures.
- ☑ Faire le plein pour éviter la condensation avant l'hiver.
- ☑ Si le liquide de refroidissement a changé de couleur ou que sa densité a changé, vous devrez le remplacer au printemps.
- ☑ Est-ce qu'il y a des odeurs? Est-ce que cela sent le Prestone, l'huile ou le diesel? Si oui, il y a des fuites.
- ☑ Nettoyer le compartiment du moteur pour repérer rapidement les problèmes.

## TRANSMISSION

Quant à la transmission, les vérifications suivantes s'imposent :

- ☑ Faites une inspection visuelle de toutes les composantes.
- ☑ Vérifier le niveau d'huile et repérer toute perte d'huile.
- ☑ Effectuer un changement d'huile au printemps.
- ☑ Lubrifier les boulons d'arbre.
- ☑ Après cinq ans, si le joint coule du presse-étoupe, l'enlever et le remplacer avant la mise à l'eau. Si vous avez un modèle PSS, vous assurer que la partie en caoutchouc est en bon état.
- ☑ Vérifier l'usure du palier marin et le remplacer hors de l'eau si nécessaire.
- ☑ Vérifier les anodes du moteur et de l'arbre d'hélice et remplacer si nécessaire.



**Transmission.** Crédit photo : Formation Nautique Québec.



**Fixation et marquage.** Crédit photo : Formation Nautique Québec.



**Presse-étoupe.** Crédit photo : Formation Nautique Québec.

## CIRCUIT DE CARBURANT

- ☑ Réservoir de carburant : fermer la valve, vérifier s'il y a des fuites et des odeurs.
- ☑ Vérifier le filtre décanteur. Nettoyer les résidus, vidanger l'eau et remplacer la cartouche filtrante au printemps quand vous êtes sur l'eau.

## CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT

- ☑ Vérifier les conduits et les collets. Ceux-ci ne doivent pas entrer en contact avec le moteur.
- ☑ Vérifier le filtre à eau de mer. Il est censé être plein en tout temps.
- ☑ Remplacer l'eau dans le moteur par de l'antigel de refroidissement 50/50.
- ☑ Vérifier les collets et les passe-coques. La poignée de ces derniers ne devrait pas être rouillée et vous devez les lubrifier ainsi que les passe-coques.
- ☑ Vérifier les courroies.
- ☑ Faire un traitement de carburant antibactérien aussi appelé stabilisateur de carburant.

## COMMENT HIVERNISER VOTRE MOTEUR INTERNE (INBOARD DIESEL)?

- ☑ Fermer le passe-coque du moteur.
- ☑ Ouvrir le filtre d'eau de mer.
- ☑ Préparer le Prestone 50/50.
- ☑ Démarrer le moteur et passer 2 x 4 litres et arrêter le moteur.
- ☑ Refermer le filtre à eau de mer.
- ☑ Vérifier la quantité de liquide dans le système d'échangeur de chaleur et tester sa qualité.
- ☑ Si vous avez un problème de surchauffe, avant d'hiverner le moteur, dévisser le tuyau et sortir le thermostat pour le vérifier.

## SYSTÈME D'EAU DOUCE

Il ne faut pas qu'il reste d'eau douce dans tout le circuit. Sinon, cela pourrait vous coûter de nouveaux tuyaux, un chauffe-eau ou un réservoir.

- ☑ Vidanger l'eau.
- ☑ Nettoyer le fond du réservoir s'il y a des sédiments.
- ☑ Mettre de l'antigel à plomberie dans le réservoir d'eau potable suffisamment pour purger le réseau au complet
- ☑ Pomper dans tous les conduits.
- ☑ Inspecter.
- ☑ Tester les pompes électriques.
- ☑ Purger le chauffe-eau. Si vous n'en avez pas, mettre de l'antigel à plomberie jusqu'à ce

que l'eau change de couleur.

- ☑ Si vous avez une pompe dans le puits d'ancre à l'avant, mettre de l'antigel à plomberie.

## **SYSTÈME D'EAU USÉE**

- ☑ Faire la vidange septique du réservoir d'eau usée avant de sortir le bateau de l'eau et demander un rinçage de celui-ci.
- ☑ Si vous sentez des odeurs dans le bateau, c'est qu'il y a des fuites.
- ☑ Fermer toutes les valves.
- ☑ Inspecter les tuyaux et les fixations.
- ☑ Ajouter un produit antibactérien.

## **LA TOILETTE**

- ☑ Mettre de l'huile végétale dans la toilette et pomper pour lubrifier le système. Ce geste vous assure qu'elle restera lubrifiée pour éviter la formation de calcaire et conserver le circuit étanche.
- ☑ Mettre dans la toilette de l'antigel à plomberie et pomper.
- ☑ Mettre de l'antigel dans la pompe de drain de la douche à l'intérieur et faire de même si vous en avez une à l'extérieur.

## **SOUS LES PLANCHERS**

- ☑ Vérifier si tout est propre et sec ainsi qu'accessible en tout temps.
- ☑ Hiverner la pompe de cale et la remplir d'antigel à plomberie.

## **SYSTÈME ÉLECTRIQUE**

### **LES BATTERIES**

#### **Compartment à batterie**

- ☑ Les batteries doivent être dans un compartiment étanche et bien fixé au fond du bateau pour éviter qu'elles se renversent sur le côté.
- ☑ Le compartiment où sont installées les batteries doit être très bien aéré.

#### **Charge des batteries**

- ☑ Charger les batteries complètement avant le débranchement.
- ☑ Ne pas sortir vos batteries du bateau l'hiver.
- ☑ Il est à noter que les batteries se déchargent plus vite au chaud qu'au froid.

#### **Débranchement des batteries**

- ☑ Débrancher les batteries.
- ☑ Nettoyer les connecteurs et vérifier l'état des câbles et des connexions.

- ☑ Vérifier le voltage des batteries avant de les débrancher. Vous devriez voir 12,7 volts.
- ☑ Vérifier les feux de position afin de repérer tout signe de corrosion.
- ☑ Protéger les instruments des éléments. Enlever tous les équipements qui ne sont pas fixes pour les mettre au sec.
- ☑ Vérifier le système de charge du moteur; le voltage en marche devrait être de 14,5 volts. Vérifier la fixation des fils électriques et s'il y a de la corrosion qui s'est formée sur les contacts.
- ☑ Fermer le fusible du guindeau électrique. Vérifier les connecteurs de la télécommande, les raccords et les contacts.
- ☑ Vérifier la pompe de cale en mode automatique et manuel.
- ☑ Vérifier le chargeur de 120 volts.
- ☑ Vérifier la radio VHF : le fil d'alimentation, le câble coaxial, la fixation, les connecteurs et l'antenne.
- ☑ Vérifier la ligne de propane avec de l'eau savonneuse pour repérer les fuites aux joints, puis débrancher le réservoir.

### L'EXTÉRIEUR DU BATEAU

- ☑ Vérifier s'il y a des problèmes sur le pont : est-ce qu'il y a des attaches de toiles à remplacer (dodger, bimini)? Regarder les accessoires comme les mains courantes, le rail, les chandeliers, les taquets, les bouchons, etc.
- ☑ Vérifier les hublots; est-ce qu'il y en a qui sont brisés? Regarder les joints, le verre, la fibre et l'adhésif.

### GRÉEMENT DORMANT

- ☑ Vérifier que ces éléments sont en bon état et ne sont pas affaiblis : l'étau, le pataras, les barres de flèche, les haubans, les bas-haubans, la bastaque, le capelage, les ridoirs, l'enrouleur, le tambour d'enrouleur et la vis-de-mulet.

### GRÉEMENT COURANT

- ☑ Vérifier l'état de tous les cordages et des poulies; la drisse de grand-voile, le génois et le spi; l'écoute de grand-voile, du génois et du spi ainsi que le hale-bas de bôme (vérifier que le ressort fonctionne bien), les bosses de ris, la bosse d'empointure, la balancine de bôme et de tangon. Si la gaine de protection est abîmée ou si le cordage est effiloché, vous devez le remplacer.
- ☑ Enlever les écoutes de génois et laisser les autres cordages en place.
- ☑ Aucun cordage ne doit entrer en contact avec le mât pendant l'hiver. Fixer les drisses de génois et de spi sur le rail de fargue à l'avant. Fixer la drisse de grand-voile et la balancine



de bôme sur le rail de fargue à l'arrière. Vous assurer que les drisses sont sous tension pour la sécurité du gréement.

- ☑ Vérifier l'état de toutes les voiles et des coulisseaux. N'hésitez pas à les faire réparer pour refaire des coutures ou poser des *patches*. Un bon entretien vous permettra de conserver vos voiles plus longtemps.
- ☑ Vérifier les filières et les ridoirs.
- ☑ Vérifier les taquets. Si le cordage est abîmé, les dents sont sans doute usées.
- ☑ Vérifier et lubrifier les poulies de la gestion de pont.
- ☑ Vérifier et lubrifier les chariots d'écoute de génois et de grand-voile.
- ☑ Vérifier et lubrifier les winchs, dont les cliquets et l'autobloqueur.
- ☑ Vérifier les pièces de rechange et remiser le tout à la maison. Faire de même avec l'ensemble de réparation de voiles et du coffre à outils.
- ☑ Vérifier le mouillage et le sécher si possible. Vérifier les manilles, les jonctions du câblot et l'état du puits d'ancre.
- ☑ Vérifier le système de barre de secours.

## ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

- ☑ Vérifier les extincteurs et les faire inspecter aux six ans.
- ☑ Vérifier la trousse de premiers soins. Est-ce qu'il y a des éléments périmés ou manquants?
- ☑ Vérifier les équipements de sécurité et remiser à la maison.
- ☑ Vérifier la hache et la pince coupe-hauban. Lubrifier et remiser à la maison.
- ☑ Vérifier la fixation du réflecteur radar.
- ☑ Vérifier l'état des vestes de flottaison, notamment la date d'expiration du système de déclenchement, et remplacer si nécessaire.
- ☑ Vérifier les gaffes afin qu'elles s'ouvrent bien.
- ☑ Remiser à la maison le radeau de survie et ne pas oublier de faire faire l'inspection à l'échéance.
- ☑ Vérifier le détecteur de niveau d'eau et de monoxyde de carbone. Enlever la batterie du détecteur de fumée. Ne pas oublier de la remettre au printemps.
- ☑ Vérifier que les pinoches sont bien situées à l'emplacement des passe-coques.
- ☑ Ouvrir les coffres à l'intérieur et laisser ouvert pour que l'air puisse circuler.
- ☑ Remiser à la maison les publications afin de les conserver en bon état : cartes, manuels, guides et les instruments (jumelles, compas de relèvement, etc.).
- ☑ Mettre une toile sur le voilier. Bien couvrir l'arrière pour que la neige n'entre pas dans le cockpit.
- ☑ Préparer la liste de choses à faire pour le printemps prochain : réparation, entretien, remplacement, nettoyage, finition, etc. Planifier les commandes de pièces et matériel requis dès l'automne pour vous assurer de les recevoir avant le printemps.

## QUELLES SONT LES ERREURS LES PLUS COURANTES?

1. Attendre à la dernière minute pour faire les vérifications d'usage.
2. Attendre à la dernière minute pour procéder à la planification et à la mise en place des travaux.
3. Reporter aux calendes grecques les travaux à réaliser au risque de voir les différents éléments du bateau et l'équipement se détériorer davantage.



Extincteur. Crédit photo : Formation Nautique Québec.

## QUI EST GUYLAIN NOËL?

Reconnu pour sa passion, Guylain Noël est actif dans le domaine de la formation nautique au Québec depuis plus de 25 ans. Il s'est toujours impliqué au sein de différents comités, instances et organisations afin de développer et de promouvoir la navigation de plaisance sécuritaire.

Il est instructeur de voile avancé certifié Voile Canada et instructeur yachtmaster certifié International Yacht Training. Il détient également un brevet de capitaine 60 tonneaux de Transports Canada. Outre la formation pratique de la voile, il est aussi instructeur en navigation côtière et enseigne les logiciels de navigation, opérateur radio VHF/ASN, carte de conducteur d'embarcation de plaisance, mécanique diesel, électricité maritime, météorologie et autres. Fort d'une vaste expérience de navigation autant dans le golfe du Saint-Laurent, l'Atlantique, la Méditerranée que sur les eaux des Bahamas, Guylain est associé et directeur de la formation chez Formation Nautique Québec.

Vous avez des commentaires ou des questions? Écrivez un courriel au [info@formationnautiquequebec.com](mailto:info@formationnautiquequebec.com).



Merci à Formation Nautique Québec de m'avoir permis d'assister gracieusement à la formation *Préparation à la sortie de l'eau de votre voilier*. Guylain Noël donne aussi les cours de navigation côtière élémentaire et intermédiaire, météorologie marine, navigation électronique par GPS et Radar, VHF, électricité maritime et mécanique diesel. Pour tout savoir sur les cours offerts, visitez le [formationnautiquequebec.com](http://formationnautiquequebec.com). Vous avez aussi accès en tout temps à des cours en ligne au [e-nautic.training](http://e-nautic.training).

**E-NAUTIC TRAINING**  
FORMATION EN LIGNE  
sans contrainte de temps et de déplacement  
[www.e-nautic.training](http://www.e-nautic.training)

Formation Nautique Québec



Pompe à diaphragme.

# LES POMPES DE CALE

**L**es pompes de cale sont des éléments essentiels afin de conserver votre bateau à flot quelle que soit la taille de celui-ci (incluant les motomarines).

Il existe deux types de pompes :

Les pompes rotatives sont les plus courantes et les moins onéreuses. Elles permettent un débit d'eau assez élevé et il en existe avec des interrupteurs pour déclenchement automatique intégré. Pour être amorcées convenablement, elles doivent être immergées et aucune bulle d'air ne doit être présente dans la turbine. C'est pour cette raison que le tuyau de sortie ne doit pas comporter de clapet antiretour (*check valve*), car en cas d'obstruction, l'air restant dans la turbine ne pourra s'échapper et la pompe ne pourra pas obtenir sa pleine efficacité, voire même ne pas pomper l'eau du tout. Avant chaque départ sur l'eau, pensez à vérifier si votre pompe est fonctionnelle.

Les pompes à diaphragmes sont moins courantes dans les embarcations, car leur débit (GPH) est moindre que le type précédent, et celles-ci sont vendues à un coût plus élevé.

L'avantage de ce type de pompe est le fait qu'elles sont auto-amorçantes et permettent aussi de pousser de l'air, ce qui aide à conserver le fond de la cale totalement sec en évitant le refoulement du tuyau d'évacuation.

Toutes les pompes de cale, selon les normes ABYC, doivent comporter une indication sur la protection (fusible) à installer sur le circuit électrique. Les pompes sont prévues pour pouvoir fonctionner au minimum quatre heures à sec afin de prévenir les risques d'incendie.

Lors du raccordement électrique de la pompe, il est souhaitable que cette dernière soit branchée à votre batterie AVANT le sélecteur pour que, lorsque vous quittez le bateau, même en fermant l'interrupteur des batteries, elle demeure fonctionnelle (la majorité des bateaux qui coulent sont dans les ports).

Chaque pompe, ou son tuyau d'alimentation, doit être munie d'une crépine afin d'éviter le blocage de celle-ci par un corps étranger, et en aucun cas une obstruction du tuyau de décharge n'est tolérable (coude, bouchon de vanne, etc.)

Nicolas Gibault donne les cours *Les pièges à éviter à l'achat d'un bateau et Ajustements fins de voile et régates* 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 ***nicolasgibault.com***. Vous avez des questions ou souhaitez faire inspecter votre bateau? Vous pouvez l'appeler au 514 220-8717 ou lui écrire un courriel au ***nicolas@nicolasgibault.com***.



Pompe rotative.



Problème avec un tuyau.



**J'**adore faire de la voile dans un minimum de vent. Cette passion ne date pas d'hier. Vers la fin des années 80, j'ai appris à naviguer avec le spi asymétrique du *Coriolis*, le voilier Kelt 8,50 m de mon père. J'étais fasciné par cette voile énorme et colorée, qui amenait notre bateau à sa vitesse de coque dans environ 10 nœuds de vent, voire un peu moins.

Le lac est calme, le bateau vogue rapidement dans une assiette stable sans impact de vagues. Malgré le calme des conditions, on sent la puissance du vent dans la voile. L'absence de vague permet des navigations plus tranquilles, et plus confortables. Les conditions légères sont intrinsèquement plus sécuritaires. Elles sont aussi plus fréquentes sur les plans d'eau du Québec l'été, où il est rare de voir du 30 nœuds sur l'anémomètre au mois d'août. En cas de pépins on affale les voiles et on revient tranquillement à la marina. Une avarie dans plus de 40 nœuds de vent peut avoir des conséquences plus néfastes que dans une mer calme.

Il n'est donc pas surprenant de voir la plupart des voiliers conçus récemment essayer d'une façon ou d'une autre de tirer profit des conditions de vent léger. Les nouveaux concepts de

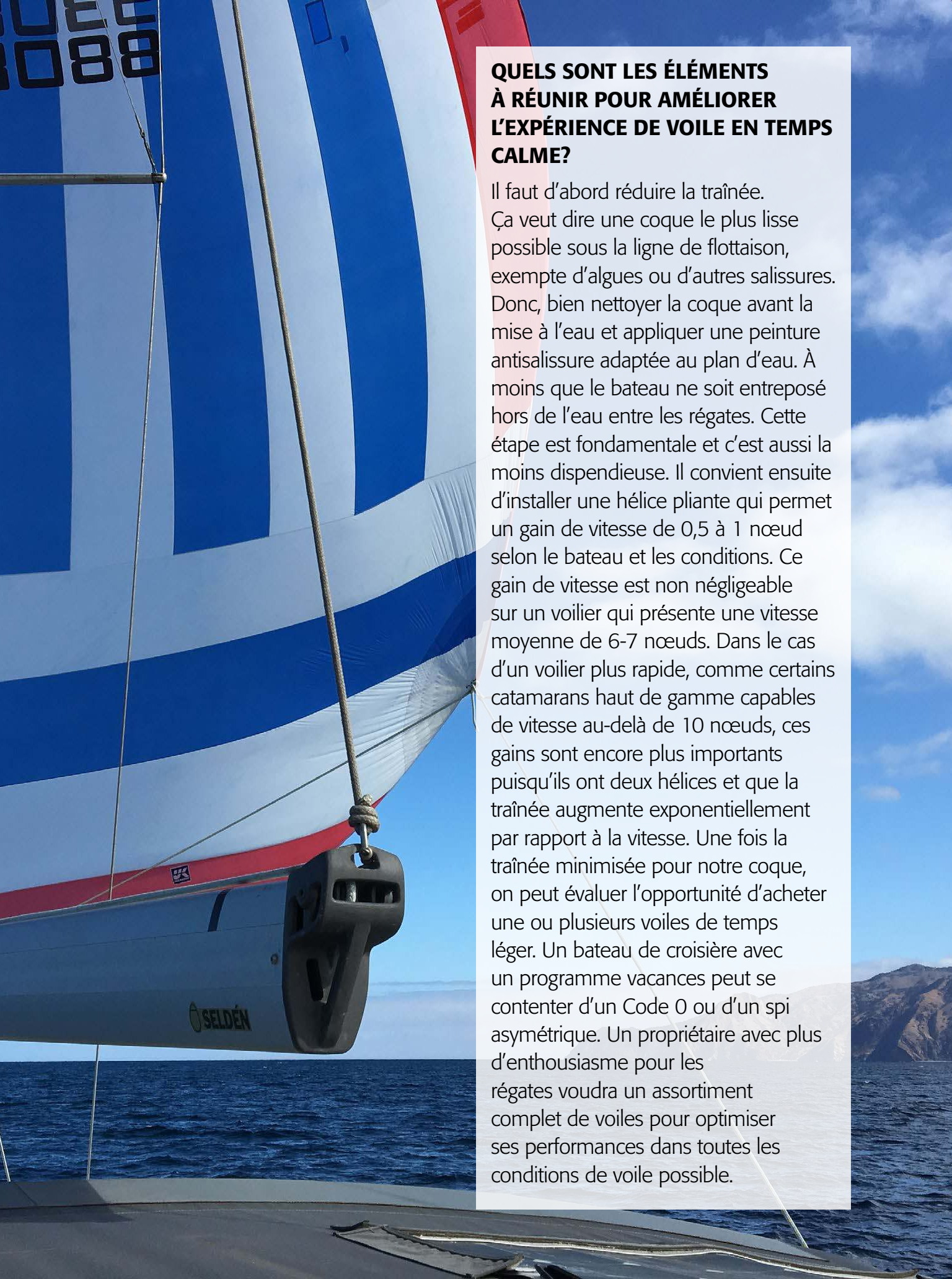
foil et des plans de voile surdimensionnés ouvrent cette avenue pour le *kitesurf*, la planche à voile, les courses au large jusqu'à la **Coupe d'Amérique**. Tous ces sports à voile requièrent de moins en moins de vent pour arriver à la zone de performance ou de plaisir selon le cas. La Coupe d'Amérique 2021 limitera ses compétitions à Auckland entre 21 et 23 nœuds de vent réel. La vitesse des nouveaux AC75 fera en sorte que la compétition aura lieu dans des vents apparents d'environ 60 nœuds.

Pour un voilier de croisière moyen, il peut être intéressant de « tester » son bateau et ses habiletés de voile au-delà de 30 nœuds de vent réel. Ça aide pour la confiance d'un équipage de savoir qu'il maîtrise l'embarcation dans des vents élevés. Il est tout aussi intéressant de découvrir les performances qu'un bateau peut offrir dans moins de 15 nœuds réels, voire moins de 10 nœuds. Ça peut être préférable en termes de plaisir à bord. Ces conditions développent aussi des habiletés de voile différentes.

La plupart des bateaux de production standard sont livrés avec des gréements optimisés pour environ 15 nœuds. Le jeu de voile standard de *Paradigme 2.0* (mon Bavaria 40) compte environ 80 mètres carrés de toile. Avec cette voilure et l'hélice Volvo 3 pales fixes, mon bateau nécessite environ 13-14 nœuds pour s'établir dans une allure intéressante. Et environ 15-16 nœuds pour atteindre sa vitesse de coque. À environ 17 nœuds s'installe une légère tendance au loft qui demande une réduction de la grand-voile. Ce genre de conditions, si elles sont bien établies, va amener une gîte assez prononcée et une mer (ou un lac) avec un certain niveau de vague. Sans compter qu'en cherchant 15-16 nœuds de vent, il faut être prêt à rencontrer des vents de 20 voire 25 nœuds. On entre alors solidement dans des conditions qui peuvent sortir de la zone de plaisir de plusieurs capitaines ou de leurs invités.

Un bateau équipé pour le vent léger permet une allure établie stable et agréable sous les 15 nœuds, où les vagues seront petites ou inexistantes, tout en se rapprochant de la vitesse optimale du bateau.



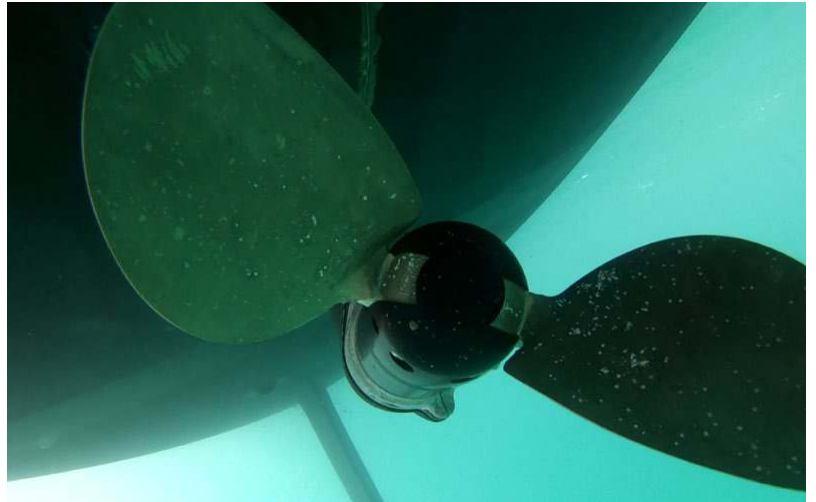


## QUELS SONT LES ÉLÉMENTS À RÉUNIR POUR AMÉLIORER L'EXPÉRIENCE DE VOILE EN TEMPS CALME?

Il faut d'abord réduire la traînée. Ça veut dire une coque le plus lisse possible sous la ligne de flottaison, exempte d'algues ou d'autres salissures. Donc, bien nettoyer la coque avant la mise à l'eau et appliquer une peinture antisalissure adaptée au plan d'eau. À moins que le bateau ne soit entreposé hors de l'eau entre les régates. Cette étape est fondamentale et c'est aussi la moins dispendieuse. Il convient ensuite d'installer une hélice pliante qui permet un gain de vitesse de 0,5 à 1 nœud selon le bateau et les conditions. Ce gain de vitesse est non négligeable sur un voilier qui présente une vitesse moyenne de 6-7 nœuds. Dans le cas d'un voilier plus rapide, comme certains catamarans haut de gamme capables de vitesse au-delà de 10 nœuds, ces gains sont encore plus importants puisqu'ils ont deux hélices et que la traînée augmente exponentiellement par rapport à la vitesse. Une fois la traînée minimisée pour notre coque, on peut évaluer l'opportunité d'acheter une ou plusieurs voiles de temps léger. Un bateau de croisière avec un programme vacances peut se contenter d'un Code 0 ou d'un spi asymétrique. Un propriétaire avec plus d'enthousiasme pour les régates voudra un assortiment complet de voiles pour optimiser ses performances dans toutes les conditions de voile possible.

Pour mon Bavaria, tout cela se traduit par un entretien minutieux de la coque sous la ligne de flottaison, l'installation d'une hélice Flexofold deux pales et l'utilisation d'un Code 0 qui augmente de près de 60 % la surface de toile. Le Code 0 permet de naviguer jusqu'à 60 degrés du vent apparent, donc pas uniquement au portant comme un spi asymétrique. J'ai souvent observé des vitesses sur l'eau de 6 nœuds dans un vent réel de 7-8 nœuds et une mer évidemment calme. Le bateau et le gréement « souffrent » beaucoup moins que dans un baston de 25 nœuds, et je me rends à destination plus en sécurité et presque aussi rapidement.

Il ne faut évidemment pas négliger la formation de l'équipage à l'utilisation de ces voiles. S'il est vrai que le temps calme est en général plus sécuritaire, il faut savoir maîtriser ces grandes voiles rapidement, idéalement avant l'arrivée d'une bourrasque.



**Hélice Flexofold deux pales.**





PAR ANNIE PATENAUDE

# DES BAHAMAS À GRENADÉ EN TEMPS DE PANDÉMIE

**N**ous rêvions de partir de George Town dans les Exumas en mars dernier afin de faire des sauts d'îles en îles et en visitant tranquillement les Caraïbes jusqu'à la saison des ouragans. Nous avons prévu de nous arrêter à Grenade de juillet à novembre. Somme toute un plan ambitieux mais réalisable pour l'équipage du voilier *Air Cool*, parti de Montréal en septembre dernier, pour une première année de navigation dans les Caraïbes. Les défis, on aime ça après tout.

Baie de Puerto Real, Puerto Rico.



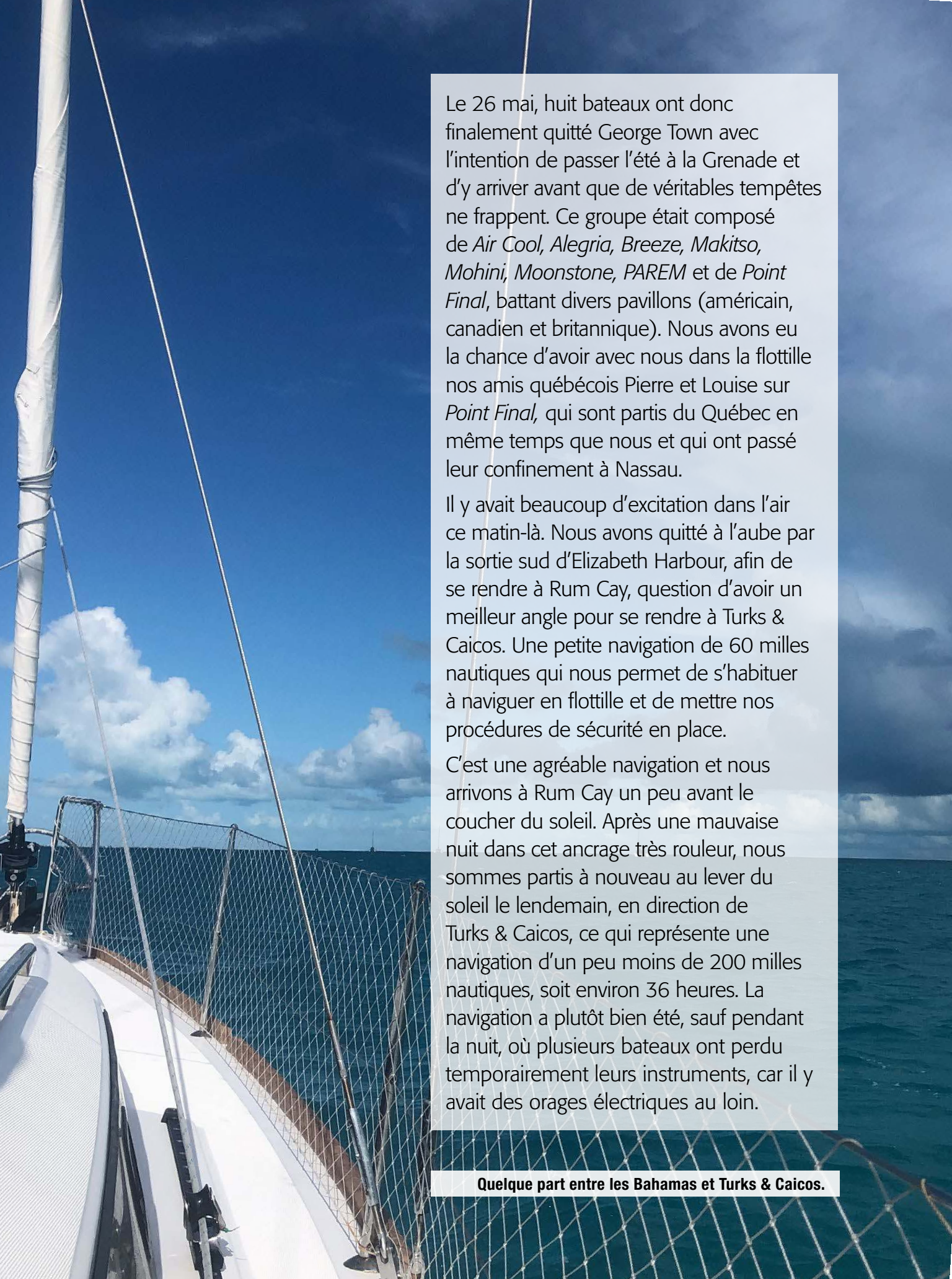
Par contre, 2020 nous réservait la seule chose que nous n'avions pas prévu pour ce voyage, soit une pandémie mondiale. Comme tout le monde sur la planète, nous avons dû nous adapter. Malgré la beauté des paysages qui nous entouraient dans les Exumas, nous avons été confinés sur notre bateau pendant plus de 50 jours, sans possibilité de mettre le pied à terre.

**Départ du *Air Cool* et de son équipage de la Marina Gosselin en septembre 2019.**

Pendant le confinement, lorsque nous réfléchissions à nos options, nous gardions toujours espoir de pouvoir nous rendre à Grenade. Par contre, c'était une très longue navigation pour nous y rendre de George Town, soit plus de 1200 milles nautiques (2100 km). Avec toutes les frontières fermées dans les Caraïbes, cela nous apparaissait de plus en plus improbable. On devait penser à l'approvisionnement en nourriture, en carburant et en eau. En plus d'une très longue navigation, nous aurions le plaisir d'avoir le vent, les vagues et le courant dans la face... des heures de plaisir en perspective.

Vers le mois de mai, Grenade annonce officiellement qu'elle ouvre ses frontières pour les bateaux, en suivant un protocole bien précis impliquant des formulaires, tests et quarantaine. Nous décidons de former une flottille avec les bateaux qui sont aux Bahamas et qui ont pour projet de se rendre à Grenade. En équipe, nous avons réussi à sécuriser un arrêt à Turks & Caicos et un autre à Puerto Rico afin de nous réapprovisionner en nourriture, en eau et en carburant. Cela nous permettra aussi de nous reposer, car les navigations qui nous attendent ne sont pas réputées pour être faciles.



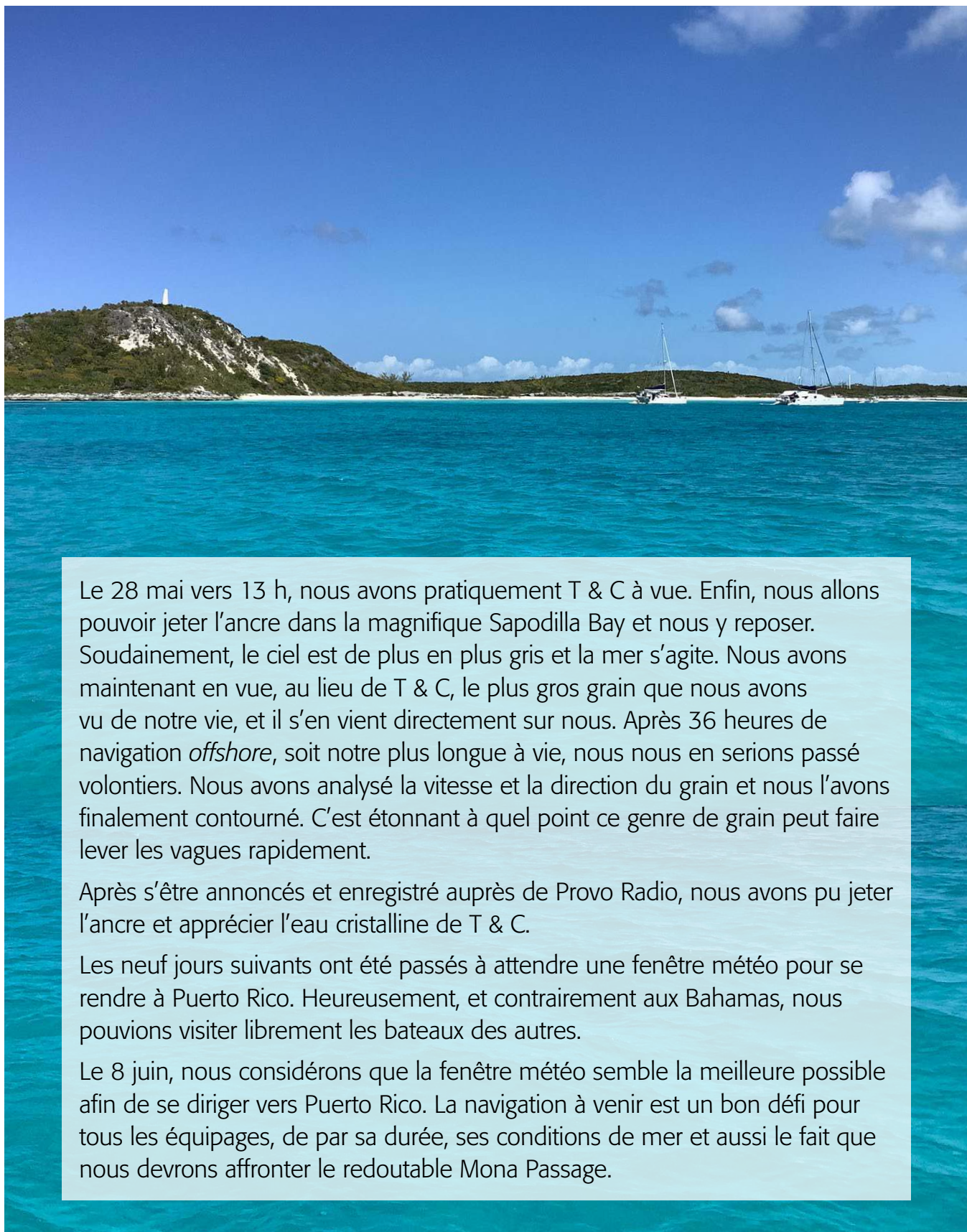


Le 26 mai, huit bateaux ont donc finalement quitté George Town avec l'intention de passer l'été à la Grenade et d'y arriver avant que de véritables tempêtes ne frappent. Ce groupe était composé de *Air Cool*, *Alegria*, *Breeze*, *Makitso*, *Mohini*, *Moonstone*, *PAREM* et de *Point Final*, battant divers pavillons (américain, canadien et britannique). Nous avons eu la chance d'avoir avec nous dans la flottille nos amis québécois Pierre et Louise sur *Point Final*, qui sont partis du Québec en même temps que nous et qui ont passé leur confinement à Nassau.

Il y avait beaucoup d'excitation dans l'air ce matin-là. Nous avons quitté à l'aube par la sortie sud d'Elizabeth Harbour, afin de se rendre à Rum Cay, question d'avoir un meilleur angle pour se rendre à Turks & Caicos. Une petite navigation de 60 milles nautiques qui nous permet de s'habituer à naviguer en flottille et de mettre nos procédures de sécurité en place.

C'est une agréable navigation et nous arrivons à Rum Cay un peu avant le coucher du soleil. Après une mauvaise nuit dans cet ancrage très rouleur, nous sommes partis à nouveau au lever du soleil le lendemain, en direction de Turks & Caicos, ce qui représente une navigation d'un peu moins de 200 milles nautiques, soit environ 36 heures. La navigation a plutôt bien été, sauf pendant la nuit, où plusieurs bateaux ont perdu temporairement leurs instruments, car il y avait des orages électriques au loin.

**Quelque part entre les Bahamas et Turks & Caicos.**



Le 28 mai vers 13 h, nous avons pratiquement T & C à vue. Enfin, nous allons pouvoir jeter l'ancre dans la magnifique Sapodilla Bay et nous y reposer. Soudainement, le ciel est de plus en plus gris et la mer s'agite. Nous avons maintenant en vue, au lieu de T & C, le plus gros grain que nous avons vu de notre vie, et il s'en vient directement sur nous. Après 36 heures de navigation *offshore*, soit notre plus longue à vie, nous nous en serions passé volontiers. Nous avons analysé la vitesse et la direction du grain et nous l'avons finalement contourné. C'est étonnant à quel point ce genre de grain peut faire lever les vagues rapidement.

Après s'être annoncés et enregistré auprès de Provo Radio, nous avons pu jeter l'ancre et apprécier l'eau cristalline de T & C.

Les neuf jours suivants ont été passés à attendre une fenêtre météo pour se rendre à Puerto Rico. Heureusement, et contrairement aux Bahamas, nous pouvions visiter librement les bateaux des autres.

Le 8 juin, nous considérons que la fenêtre météo semble la meilleure possible afin de se diriger vers Puerto Rico. La navigation à venir est un bon défi pour tous les équipages, de par sa durée, ses conditions de mer et aussi le fait que nous devons affronter le redoutable Mona Passage.

**Stocking Island, Bahamas, confinés sur le bateau pendant plus de 50 jours.**

En effet, c'est une navigation d'un peu moins de 400 milles nautiques qui nous attend, ce qui représente environ 80 heures. Nous avons préparé de la nourriture pour la durée du passage, en cas de mer houleuse. Vive le riz froid, les salades de pâtes et les œufs cuits durs, mangé directement avec les ustensiles dans les récipients afin de faire le moins de vaisselle possible.

Les deux premières journées ont été assez sportives, contre le vent et les vagues. Nous avons des petits vallons de 4-5 pieds, mais c'est ce qui était prévu, alors le tout se passe relativement bien. Ensuite, c'est le paradis.

La troisième journée a commencé par une vue magnifique sur les montagnes de la République dominicaine, que l'on pouvait apercevoir à travers les nuages qui les enveloppaient.

Nous avons par la suite eu une belle traversée juste au nord du Mona Passage. Nous n'aurions pas pu rêver de meilleures conditions de navigation.



**Lever de soleil sur l'Atlantique.**

Le 11 juin, nous sommes finalement arrivés sans trop d'histoires à notre destination, Puerto Real, sur la côte ouest de Puerto Rico. C'est le seul port sur la côte ouest de Puerto Rico autorisé à admettre des bateaux étrangers pour réapprovisionner et pour des réparations. Nous pouvons profiter d'un superbe coucher de soleil dans la baie de Puerto Real le soir de notre arrivée.

En conformité avec les règles locales applicables, nous avons passé environ deux semaines à Puerto Rico, profitant d'une certaine liberté, des bons restos et d'un réapprovisionnement digne de ce nom.

Étant donné que 2020 est spéciale sur tous les plans, nous avons pu expérimenter la plus dense brume du désert du Sahara depuis les 50 dernières années. Pourquoi je n'étais pas surprise?

Juillet est maintenant à nos portes, annonçant ainsi le début officiel de la saison des ouragans. Les autres bateaux de la flottille ayant décidé de rejoindre les deux premiers aux Îles Vierges des États-Unis, nous sommes seulement les voiliers *Point Final* et *Air Cool* à faire ensemble la dernière partie du voyage. Une fenêtre météo se pointe à l'horizon et nous décidons de partir de bon matin le 27 juin.

La mer est belle, mais nous avons une bonne houle qui nous ralentit pas mal plus que nous aurions aimé. Nous avons peine à voir au loin les montagnes vertes de Puerto Rico à cause d'un nouvel épisode de brume du Sahara.

**Le calme plat, quelque part entre Turks & Caicos et Puerto Rico.**





50 Boul. Taschereau local 140  
La Prairie, Québec, J5R 4V3  
1-844-956-1100  
À côté du Maxi

Heures d'ouverture :  
Jeudi de 10 h à 20 h  
Vendredi de 10 h à 20 h  
Samedi de 10 h à 17 h  
Dimanche de 10 h à 17 h

SUIVEZ-NOUS SUR FACEBOOK [WWW.bobdepot.ca](http://www.bobdepot.ca)

Votre destination pour les vêtements et accessoires de travail,  
moto, motoneige, VTT et motocross.



Botte de sécurité 8"  
UBER HAUS PRO

Spécial 89,99\$



Casques de moto  
hors-route

À partir de 82,49\$



Veste sans manches de  
signalisation

Spécial 14,99\$



Couvre-tout de travail  
Ignifuge FR

À partir de 79,99\$



Demi casque de moto  
DOT

À partir de 69,99\$



Couvre-chaussures  
Neos Navigator 5

Spécial 149,99\$



Bottes de sécurité pour  
femme Pilote et Filles

À partir de 149,99\$



Pantalons  
Cargo

2 pour 50,00\$



Botte de coffrage Cofra

Spécial 189,99\$



Manteau 4 dans 1  
haute visibilité 100% imperméable

À partir de 99,99\$



Bottes d'hiver  
R900

Spécial 99,99\$

TOUTES LES GRANDES MARQUES  
DE BOTTES DE TRAVAIL :

Royer, Big Bill, Acton, STC, Dewalt, Nat'S, Neos, Cofra,  
Pilote et Filles

TOUTES LES GRANDES MARQUES  
DE VÊTEMENTS DE TRAVAIL :

Big Bill, Nat'S, Task, Pioner, Pilote et Filles, Jackfield, Acton,  
Forcefield, Viking, Tawich

Pendant trois jours, on se bat à voiles-moteur contre le vent, les vagues et le courant. Je vois parfois que l'on va à 2,5 nœuds et ça me décourage vraiment. Le plan initial était de faire cap de Puerto Rico vers la Martinique et par la suite, d'avoir le vent avec nous et d'être protégé par les îles, mais nous sommes forcés de nous rendre à l'évidence que ce plan ne fonctionnera pas. Nous n'aurons pas assez de carburant. De plus, nous prenons la météo deux fois par jour avec notre IridiumGo, alors nous savons à ce moment qu'une onde tropicale traversera la mer des Caraïbes dans trois jours et nous ne voulons pas nous retrouver dans sa trajectoire. Après discussion avec l'équipage de *Point Final*, nous décidons de faire un *tack* directement vers Grenade.

Les deux dernières journées ont été très éprouvantes, la mer était assez grosse, avec des vagues de côté de 10-12 pieds. Nous naviguons au près serré, alors le bateau est vraiment gité et ce depuis plusieurs heures. Lors de la cinquième et dernière journée, le vent s'est vraiment levé. Les vagues sont tellement grosses que quand elles cassent sur le côté du bateau selon un certain angle, le cockpit est inondé d'eau salée et l'équipage est trempé, malgré le *dodger*, le bimini et les panneaux de côté. Heureusement, avec *Point Final*, nous nous encourageons durant toute la traversée. La nuit tombe, il y a maintenant entre 28-32 nœuds de vent, ce qui nous donne une heure d'arrivée en plein milieu de la nuit dans l'ancrage de quarantaine de Grenade, ce qui est loin d'être idéal.

Les deux équipages sont trop fatigués pour ralentir et attendre le matin, surtout avec les conditions de mer présentes. Nous allons donc devoir nous ancrer de nuit, mais vu que c'est presque la pleine lune, la visibilité est très bonne.



Annie et Fluffy au départ de Puerto Rico.



Annie et Marc-André bien contents d'être arrivés à Grenade.

Presqu'une heure du matin, nous avons enfin Grenade en vue. Richard, du voilier québécois *PhiloSophie*, vient de nous donner les informations sur une zone d'ancrage sécuritaire et facile pour la nuit, car il nous a entendus discuter avec *Point Final* sur la VHF. Même très loin de chez nous, on peut toujours compter sur la communauté québécoise de la voile. Nous nous ancrons et allons dormir aussitôt.

Le lendemain matin, nous nous levons avec un bon café et l'odeur merveilleuse du ylang-ylang transporté par la brise provenant des montagnes. On l'a fait, on est à Grenade!

### **POUR EN LIRE D'AVANTAGE :**

**CONFINEMENT AU PARADIS - PARTIE 1**



**CONFINEMENT AU PARADIS - PARTIE 2**



**Saint-George, Grenade (zone de quarantaine).**



# 2020 : DU TRAFIC SUR L'EAU!

Crédit photo : ptaxa, iStock.

**B**onjour à tous les plaisanciers et amateurs d'activités nautiques! Laissez-moi me présenter, Luc Osmani, nouveau Coordonnateur de l'École de Navigation de Plaisance. C'est avec fierté que je prends les rênes de l'École de Navigation, à la notoriété sans faille depuis sa création en 1987, par l'Institut Maritime du Québec. Je me joins à une équipe réputée comportant parmi elle de grands noms de la voile, de la navigation et de la mécanique marine.

Malgré tous les impacts scolaires, publics et commerciaux sur l'École et sur nos vies, la pandémie de la COVID-19 n'a pas diminué le plaisir des plaisanciers! Au contraire, vous n'avez jamais été aussi actifs et en grand nombre sur les plans d'eau du Québec.

## **Report des cours en présentiel | Zone Rouge COVID-19**

Malgré la mise à niveau continue de nos locaux en fonction des normes sanitaires de l'INSPQ et de la CNESST, nous avons pris la décision de reporter les cours en présentiel dans nos locaux du Stade olympique afin d'éviter les déplacements entre les régions administratives.

Luc Osmani



## Formations en ligne : offre accrue

Nous sommes fiers d'augmenter notre offre de cours en ligne. *Navigation de Plaisance* et *Radiotéléphonie VHF* sont présentement offerts et nous travaillons à développer la majorité de nos cours en version numérique, avec diffusion en direct ou en études libres, dont les cours suivants : *Théorie des moteurs marins*, *Navigation aux Mille-Îles* et *Électricité à bord*, tous des cours affichant complet chaque session. De nouveaux cours et ateliers seront offerts dans les semaines à venir, alors restez à l'affût en suivant notre **page Facebook**, en visitant notre site web au **[coursdenavigation.com](http://coursdenavigation.com)** ou via notre infolettre.

## Sécurité nautique : hausse marquée des morts par noyade

Il n'y a jamais eu autant d'activité sur les cours d'eau que cet été. Plusieurs détaillants ont épuisé leurs inventaires, que ce soit pédalos, canots, kayaks, bateaux à moteur, voiliers, yachts, motomarines, etc. Cette augmentation de l'activité nautique s'est malheureusement soldée par une hausse de **25 % des décès par noyade** chez les plaisanciers comparativement à 2019.

La statistique la plus marquante est que la tranche d'âge la plus affectée n'est probablement pas celle que vous croyez. Règle générale, on pourrait penser aux jeunes, mais dans ce cas-ci, il s'agit des adultes de **55 à 64 ans**. Et dans 90 % des cas, les gens **ne portaient pas** ou portaient mal leur veste de sauvetage. Pourtant, il s'agit d'une notion de base que vous devez respecter en possédant votre carte de conducteur.

## PORTEZ VOTRE VESTE DE SAUVETAGE!

N'hésitez pas à communiquer avec nous au **[plaisance@sauvetage.qc.ca](mailto:plaisance@sauvetage.qc.ca)** et inscrivez-vous à notre infolettre au **[coursdenavigation.com](http://coursdenavigation.com)** pour tous les ateliers, conférences et cours à venir pour l'hiver 2021.

Au plaisir de vous croiser en sécurité sur les cours d'eau!





# CRYQ 2020: RÉGATES SOLO, DUO ET FAMILLE

*Ataraxia*, de Michael Carlson et André Bégin-Drolet, gagnant de la régates du 13 septembre lors de son arrivée le 27 septembre. Crédit photo : Ivan Simard (27 septembre 2020).

**L**e Championnat régional de yachting de Québec (CRYQ) a organisé deux régates dans le contexte particulier de la pandémie de la COVID-19 les dimanches 13 et 27 septembre 2020. Ces événements ne remplaçaient pas les courses prévues normalement au championnat du CRYQ. En effet, le championnat a été annulé en 2020 afin de respecter les exigences de distanciation sociale en contexte de lutte contre la COVID-19.

Ces deux événements ont été tenus sans frais d'inscription avec des mesures sanitaires spéciales de sécurité. Afin de protéger les bénévoles ainsi que les participants et pour limiter la propagation de la COVID-19, certaines précautions furent mises en place. Les équipages des bateaux devaient obéir à des règles précises et être composés soit de personnes habitant à la même adresse, soit de deux personnes, soit d'une seule personne. Les skippers devaient



déclarer les noms et les numéros de téléphone des membres de l'équipage qui étaient consignés dans un registre de présence des participants. Cette déclaration se faisait en ligne sans aucune réunion des participants avant et après la régate. Plusieurs options de parcours étaient offertes dans les instructions de course, selon la force du vent le jour de la régate.

Le 13 septembre, c'est sous la pluie et par une très légère brise que s'est déroulée la première régate solo/duo/famille organisée par le CRYQ. Dix-sept voiliers ont tous pris le même départ pour un parcours débutant au Yacht-Club de Québec (YCQ) en route pour l'entrée de la rivière Saint-Charles, puis vers la bouée K141, à la hauteur de Saint-Michel-de-Bellechasse avec un retour vers le YCQ.

Les prévisions météo annonçant du vent en après-midi ne se sont pas réalisées et les participants ont dû s'adapter à des situations changeantes mais avec une constante : la faiblesse du vent. Conséquemment, seuls cinq

voiliers ont réussi à se rendre à Saint-Michel-de-Bellechasse et deux ont finalement complété le parcours dans le délai imparti, soit *Ataraxia* et *Zoé II*, qui ont pris les premier et deuxième rang.

La seconde régates, celle du 27 septembre, s'est amorcée dans des conditions similaires, avec un départ lancé dans près de cinq nœuds de vent. Dix-neuf voiliers ont

pris le départ au YCQ, à nouveau en route vers la bouée K168 à l'entrée de la Saint-Charles. Le comité de course avait prévu cette fois-ci un parcours plus court jusqu'à la bouée K147, au large de Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans avec retour au YCQ. Cette fois-ci, les conditions météo furent différentes et c'est par un vent frais que la flotte a effectué son louvoyage au près vers



**Le comité de course de la régates solo/duo/famille en pleine action. Crédit photo : Ivan Simard (2020).**



**Le J35 Jake du skipper André Beudet. Crédit photo : Ivan Simard (27 septembre 2020).**

la ligne d'arrivée. Dix-sept voiliers ont complété la régates avec un podium formé de *Jake*, premier, *Zoé II*, deuxième, et *Surprise*, troisième.

Ces deux régates solo/duo/famille 2020 ont démontré l'intérêt des régatiers de la région de Québec pour la pratique du yachting, et ce même en temps de pandémie.

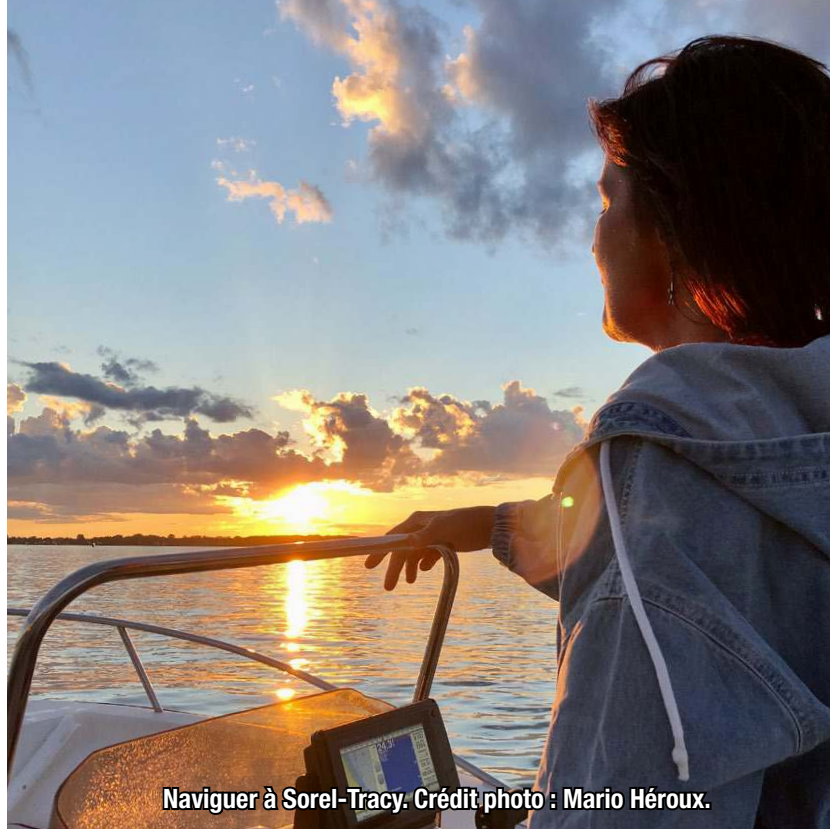
De plus, la forte participation des équipages en duo s'avère une autre belle réussite du CRYQ. Dans les circonstances, c'est donc avec l'espoir d'un retour à la normale en 2021 que le CRYQ souhaite à tous les participants à ses régates d'être prudents et de rester en santé.



*Kathleen, Predictable et Angéline I au large de l'île d'Orléans. Crédit photo : Will Colish (13 septembre 2020).*



**Fin de journée à Piopolis sur le lac Mégantic.  
Crédit photo : Sylvio Côté.**



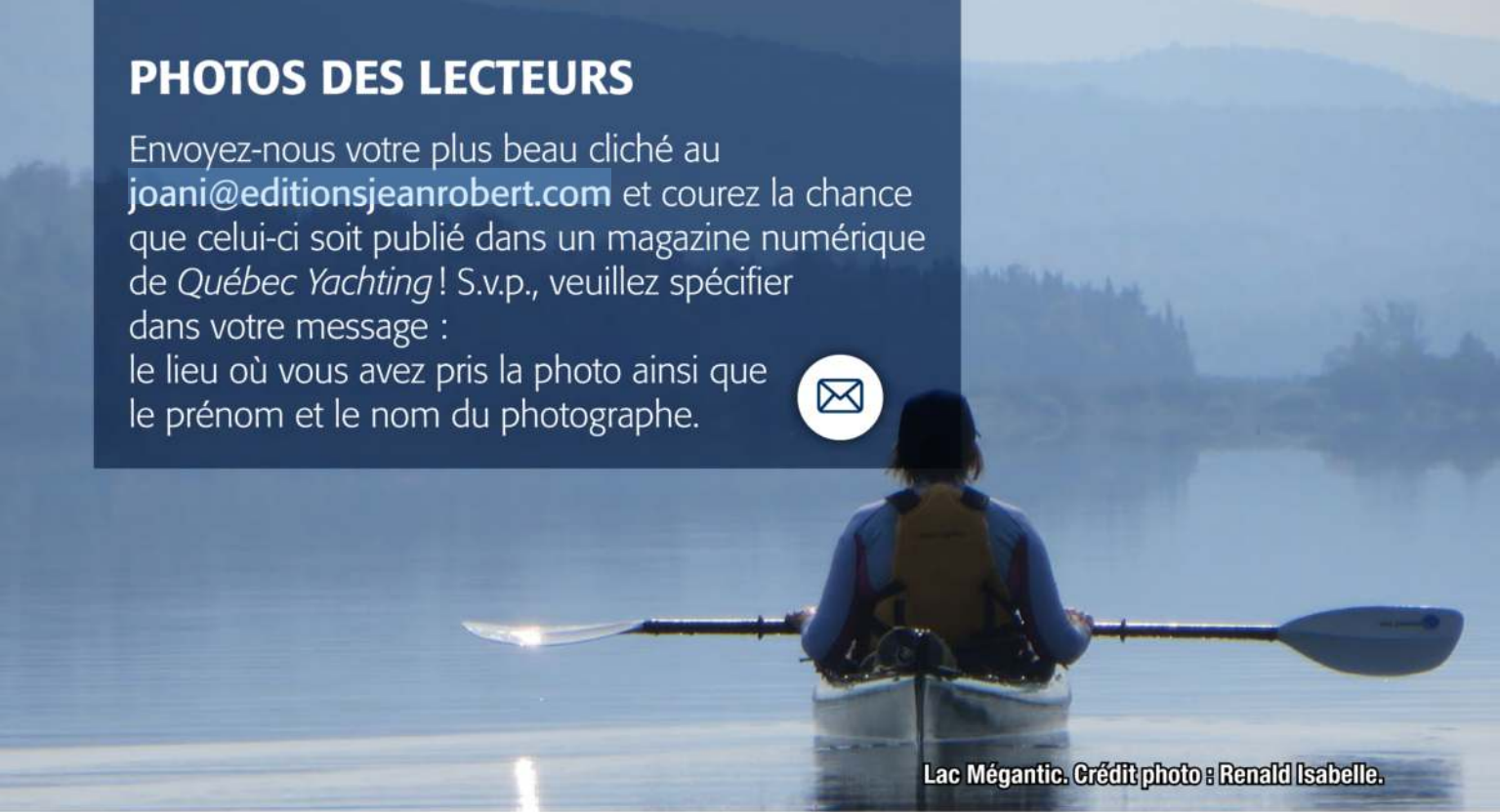
**Naviguer à Sorel-Tracy. Crédit photo : Mario Héroux.**



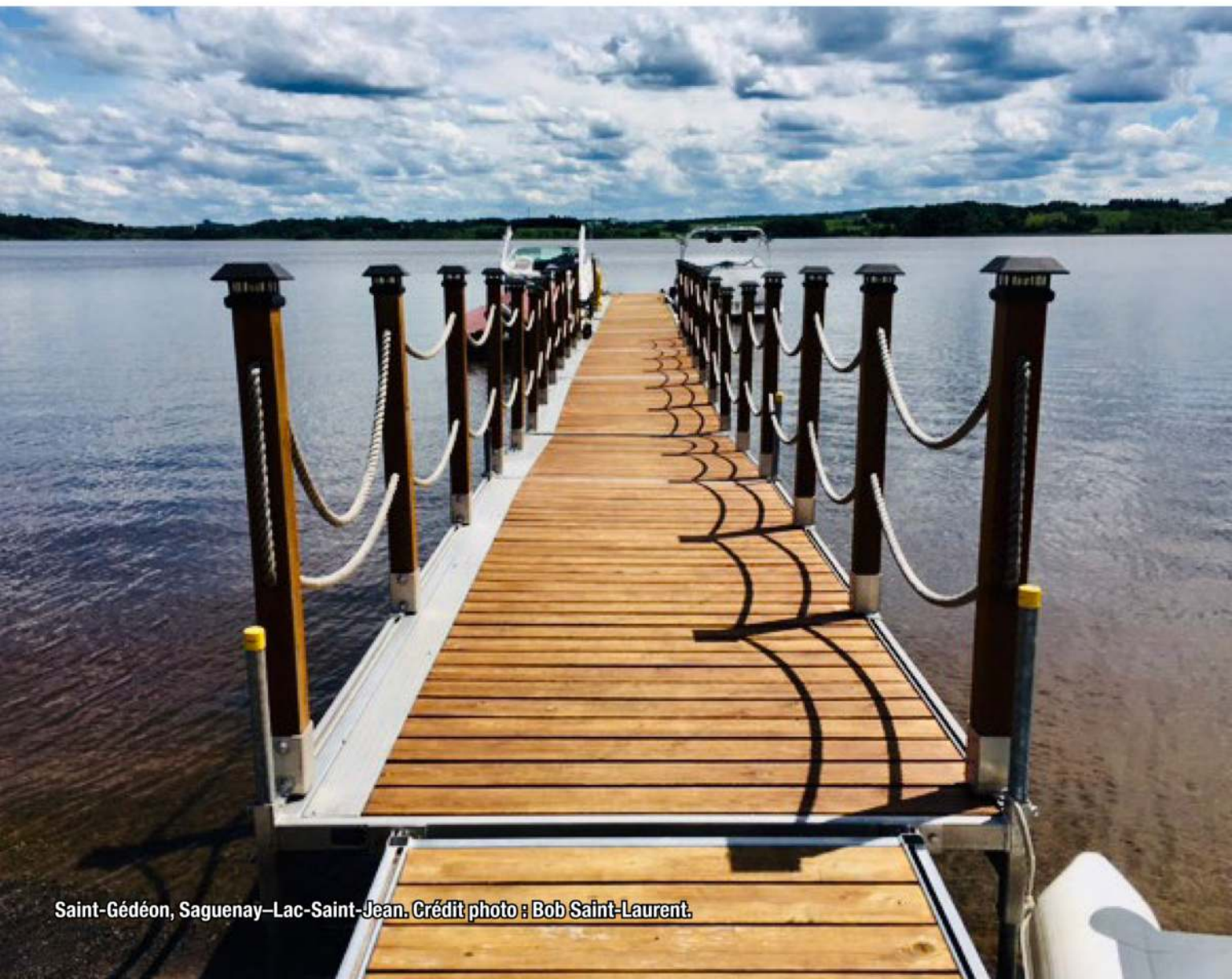
**Zoé Roosen et Olivier Leduc en Nacra 17 à Pointe-Claire. Crédit photo : Nicolas Tosi.**

## PHOTOS DES LECTEURS

Envoyez-nous votre plus beau cliché au [joani@editionsjeanrobert.com](mailto:joani@editionsjeanrobert.com) et courez la chance que celui-ci soit publié dans un magazine numérique de *Québec Yachting* ! S.v.p., veuillez spécifier dans votre message : le lieu où vous avez pris la photo ainsi que le prénom et le nom du photographe.



Lac Mégantic. Crédit photo : Renald Isabelle.



Saint-Gédéon, Saguenay-Lac-Saint-Jean. Crédit photo : Bob Saint-Laurent.

PAR JOANI HOTTE-JEAN

## **NAVIGATION DE PLAISANCE PASSIONNANTE ET SÉCURITAIRE** **Réflexions, références et notions essentielles concernant** **la marine de plaisance et la sécurité de la navigation**

*André M. Benoît et Normand Corbeil, Wilson & Lafleur, 2020, 232 pages, 45 \$ en version papier (cela comprend la version numérique gratuite pour deux appareils ainsi que les taxes et les frais d'expédition) et 20 \$ en version numérique (taxes incluses).*

**Cliquez ici pour l'acheter.**

Cet ouvrage a été conçu pour que les plaisanciers, et donc les marins, puissent approfondir leurs connaissances en obtenant les informations essentielles à la pratique de leur loisir favori. Que vous soyez un adepte des sports nautiques, de la voile, des bateaux à moteur ou des embarcations à propulsion humaine comme le canot ou le kayak, vous connaîtrez les définitions essentielles des mots comme abordage, capitaine, passager, visibilité et plus encore!

La passion et la sécurité peuvent et doivent aller de pair. Vous aimez être en contact avec la nature et les éléments? Vous apprendrez notamment sur la culture du milieu maritime et à partager les plans d'eau avec les autres utilisateurs (navires commerciaux, bateaux de plaisance, mammifères marins), tout en sachant les règles les plus importantes et pourquoi elles ont été établies, ainsi que sur les procédures d'urgence. Le conducteur d'un bateau possède une grande responsabilité et quelques exemples concrets d'événements malheureux vous sont présentés ainsi que des questions soulevées.

Vous trouverez dans ce livre des réponses à quelques questions telles que :

- Le statut des personnes à bord d'un bateau de plaisance : capitaine, membres d'équipage, passagers ou invités?
- La navigation de nuit ou par visibilité réduite est-elle vraiment essentielle pour un marin plaisancier?
- En situation d'urgence : la radiotéléphonie maritime VHF ou la téléphonie cellulaire?

*Navigation de plaisance passionnante et sécuritaire* s'avère une excellente publication de référence à conserver à bord de son bateau ou à laisser sur sa table de salon pour discuter avec ses invités (quand cela sera possible) de nautisme. Les explications sont claires et souvent accompagnées de schémas. Vous avez de la difficulté à lire? Les caractères sont de grande taille, la mise en page est épurée et vous prendrez plaisir à regarder les belles images en couleurs. Et la qualité du papier utilisé vous permettra de conserver le livre de nombreuses années.



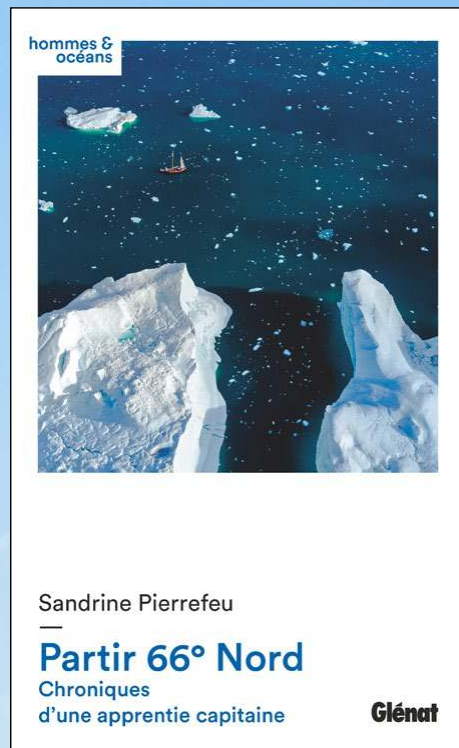
## **PARTIR 66° NORD** **Chroniques d'une apprentie capitaine**

*Sandrine Pierrefeu, Glénat, 2020,*  
*168 pages, 27.95 \$*

Sandrine Pierrefeu sera second capitaine sur le sloop *Aurora* de 20 mètres (65 pieds) de Siggy. Elle embarquera avec Vidar à Isafjordur, en Islande, son port d'attache, et naviguera avec des clients allemands et les deux guides Maki et Rolf pour se rendre jusqu'à l'île volcanique Jan Mayen.

Elle a apporté sa lampe frontale pour les quarts de nuit, mais elle apprendra rapidement qu'elle n'en aura pas besoin puisqu'il fera jour tout le temps. Elle doit d'ailleurs dormir sans attendre l'obscurité et laisser tomber ses repères. Par la suite, elle part sur le ketch *Arktika* avec Siggy en direction du Groenland pour un aller-retour de 15 jours. Ils seront avec des prescripteurs et de ses amis guides de montagne organisateurs d'expéditions, et donc susceptibles de revenir avec des clients. Ils devront bien entendu faire attention aux icebergs et pousser quelques glaçons pour se frayer un chemin. Une chance que la coque du voilier est en métal! Rien n'est figé et tout peut changer le temps d'une marée. À peine de retour à Isafjordur, elle appareille rapidement avec des clients sur *Aurora* vers le Groenland de nouveau, mais cette fois-ci à titre de capitaine! Elle pourra compter sur Teresa, qui s'implique partout (elle est un as à la barre et en cuisine), ainsi que sur son compagnon de veille Jon Otto, peu bavard, mais excellent en électricité, mécanique et expert en météo.

Ces trois mois d'aventures sont résumés dans ce livre moitié chronique locale et moitié carnet de mer rempli d'humour et de poésie. Sandrine apprendra à se méfier des icebergs, mais aussi à en apprécier toute la beauté, ainsi qu'à connaître les communautés inuites. De retour à terre, elle n'est plus la même, son intérieur s'est ouvert, élargi, rempli par le Nord.



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**

**7<sup>E</sup> ET 8<sup>E</sup> SAISON**

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

**DISPONIBLE SUR**

**ZONETOUTTERRAIN.COM**  
& MÉDIAS ASSOCIÉS



Québec  
**YACHTING**  
&  
**MOTOR**  
JOURNAL

PARTENAIRE PRINCIPAL

**LaCapitale**  
Assurance et services financiers

PARTENAIRES

**CONSTANTINEAU**

**CORPORATION**  
des concessionnaires  
d'automobiles de Montréal

**THIBAUT**