

Québec

Vol. 42 • N° 4

MD

YACHTING

LE SEUL MAGAZINE DE NAUTISME
EXCLUSIVEMENT NUMÉRIQUE AU QUÉBEC!

Automne 2019

Essai

NAVIGUER EN MODE
ÉLECTRIQUE AVEC LE YACHT
HYBRIDE GREENLINE 39!

Aussi à lire :

l'essai du catamaran
électrique Ceclo
Original Luxe



Editions
Jean Robert

www.quebecyachting.com

UN ZOO À BORD!

**ATELIER PRATIQUE SUR
LES PETITS MOTEURS HORS-BORD**

**COURSE OU CROISIÈRE,
POURQUOI CHOISIR?**



La Capitale

Assurances générales

L'assureur québécois
des plaisanciers

ÉCONOMISEZ SUR VOS ASSURANCES

Vous pourriez économiser

425 \$¹ EN REGROUPANT
VOS ASSURANCES

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

Demandez une soumission maintenant!

lacapitale.com/bateau 1 855 780-4801



L'ASSUREUR QUÉBÉCOIS
DES PLAISANCIERS


La Capitale
Assurances générales

NOUVEAU

Abonnez-vous dès maintenant
au magazine numérique Québec

YACHTING

www.quebecyachting.ca/abonnement-numerique



CONCOURS

À gagner

Cinq ensembles de cinq livres multimédias
de Wizvox Médias

Valeur de 75 \$ + tx pour cinq livres



En collaboration avec



Le tirage aura lieu le 16 décembre 2019! Bonne chance à tous!

*Détails et règlements du concours au
<http://www.quebecyachting.ca/concours-abonnement-wizvox-medias/>.

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

Président et éditeur :

Jean Paré
jpare@editionsjeanrobert.com

Rédactrice en chef :

Joani Hotte-Jean
joani@editionsjeanrobert.com

Articles & textes :

Bernard Labrecque, Christian Doré, Denise Gauthier, Gaël Simon, Hilda Luyt, Jacques Chalifour, Jean-Louis Lévesque, Mélissa Loiseau, Monique Reeves, Nicolas Authier, Nicolas Gibault, Parcs Canada - Béatrice Launay, Réal Larose, Ulysse et Zone VL.

Réviseur :

Denis Dionne

Coordonnatrice de production :

Alexandra Bourgault
abourgault@editionsjeanrobert.com

Infographie :

Marie-Claude Dubé
mcdube@editionsjeanrobert.com

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

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

ISSN 2562-3656

Dépôt légal : Bibliothèque et Archives Canada

**Éditions
Jean Robert**

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



C'EST DÉJÀ L'AUTOMNE!

La fin de la saison de navigation aura été hâtive pour plusieurs plaisanciers en raison du temps frisquet. Les années se suivent et ne se ressemblent malheureusement pas!

Pour vous faire oublier le remisage de votre bateau, je vous invite à jeter un œil aux tout nouveaux modèles de Crownline et de Yamaha ainsi qu'à découvrir les nouveaux produits Evinrude E-TEC G2 et le Mercury Racing 450R!

Vous ferez la connaissance d'Addie, Whisky, Plancton et Rafale, soit deux chiens, un chat et un oiseau, qui naviguent avec Mélissa Loiseau et Christian Doré sur le voilier *Zyxies*. Vous serez aussi charmés par le samoyède Malou, le chien de Marine Dorsch et Frédéric Gagné!

Ne manquez pas l'article sur l'entretien des petits moteurs hors-bord inspiré du cours de Richard Paquette à l'École de navigation de la Société de sauvetage. Béatrice Launay, de Parcs Canada, vous présente des canaux du monde entier et les coups de cœur des plaisanciers pendant l'été. Quant à Réal Larose, il a écrit sur le thème de l'expérience à la pêche, nous rappelant qu'il ne faut pas vivre dans le passé, mais utiliser celui-ci pour améliorer le présent... et donc ses prises!

Le formateur privé et consultant nautique Gaël Simon répond à la question : *Course ou croisière, pourquoi choisir?* Puis, Jacques Chalifour vous révèle les secrets de l'île grecque de Symi, Nicolas Authier revient sur sa remise à niveau de *Paradigme 2.0* et Nicolas Gibault vous a préparé tout ce qu'il faut savoir sur le presse-étoupe et le joint tournant.

Passez un bel automne et habillez-vous chaudement sur l'eau! ■



PRINCECRAFT®

DOMINEZ L'EAU™



Configurez votre embarcation 2019
en ligne dès maintenant!

www.PRINCECRAFT.com

PLAISIR +
AVENTURE

L'expérience
PRINCECRAFT

 BRUNSWICK

 MERCURY



 Facebook

À propos de Brunswick

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

À propos de Bateaux Princecraft inc.

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

Bateaux Princecraft Inc. © 2019 | Une compagnie de Brunswick



À LA BARRE

4 C'EST DÉJÀ L'AUTOMNE!

NOUVEAU

8 NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ

Bateaux à moteur et moteurs marins

36 PRODUITS À DÉCOUVRIR

- *Seabin, une solution écologique pour collecter les déchets flottants*
- *Chargeur sans fil étanche ROKK de Scanstrut*
- *Manteau de Helly Hansen pour homme*

CONSEILS

16 ATELIER SUR LES PETITS MOTEURS HORS-BORD

20 PRESSE-ÉTOUPE ET JOINT TOURNANT, CE QU'IL FAUT SAVOIR

22 PASSION PÊCHE

Ce que vous apprennent les années sur l'eau

38 LORSQUE LE FUTUR ET LE PASSÉ SE RENCONTRENT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIGATEURS!

48 LA REMISE À NIVEAU DU VOILIER *PARADIGME 2.0*

ESSAIS

26 YACHT HYBRIDE GREENLINE 39

30 E-CATAMARAN CECLO ORIGINAL LUXE

34 GS259 DE GLASTRON

DESTINATIONS

52 SYMI... LA MAGNIFIQUE!

60 D'ÎLE EN ÎLE AU JAPON

NAVIGATION

12 UN ZOO À BORD!

14 VOICI MALOU, UN SAMOYÈDE DE DEUX ANS!

40 LES CANAUX AU SERVICE DES PLAISANCIERS

44 COURSE OU CROISIÈRE, POURQUOI CHOISIR?

56 « **ALLONS VÉRIFIER L'ÉTAT DE NOS FINANCES!** »

Les îles Caïmans

ÉCHOS

64 NE MANQUEZ PAS LA NOUVELLE SAISON DE ZONE VL!

66 NOUVEAU PROJET DE VOILE COMMUNAUTAIRE

Les Artisans du Saint-Laurent

70 UNE 6^E ÉDITION SURVOLTÉE DE LA COUPE FEMINA!

78 RETOUR SUR LA 41^E ÉDITION DE L'OMNIUM CHAMPLAIN 2019

LECTURE

- 84 • NAVIGUER ÉCOLOGIQUE
• À LA DÉRIVE
• LE GRAND REQUIN BLANC

En couverture : Yacht hybride Greenline 39. Crédit photo : Joani Hotte-Jean.

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

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



PHOTOS DES LECTEURS
Page 82 et 83

NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ BATEAUX À MOTEUR

CROWNLINE

Dix nouveaux modèles seront mis sur le marché par Crownline en 2020 alors qu'autant de nouveaux bateaux se sont ajoutés en 2019. Cette compagnie a d'ailleurs connu une croissance fulgurante ces dernières années et ne prévoit aucun ralentissement. Qu'est-ce que cela signifie? Des nouveaux ponts, nouvelles coques, nouvelles surfaces de navigation et nouveaux intérieurs. Trois bateaux viendront enrichir la série sportive (modèles SS), et comme les grands bateaux



290 XSS de Crownline.

à pont ouvert en fibre de verre sont de plus en plus populaires, une gamme au design *Gen 2* de 25 à 29 pi (7,62 m à 8,8 m) verra le jour. Le récent modèle avec motorisation hors-bord 2020 XSS sera bientôt accompagné du 290 XSS actuellement en production et la série Surf Wake accueillera le 265 SS. De plus, trois bateaux de pêche Finseeker avec console centrale, les 220 CC, 230 CC et 250 CC, s'ajouteront prochainement et l'arrivée du 200 CC est prévue pour le début de 2020. Dans 18 mois, la gamme Finseeker sera dotée de neuf modèles avec console centrale ou double de 20 à 30 pi (6 m à 9 m).

Informations : <https://crownline.com/>

YAMAHA

Yamaha a présenté ses nouveautés 2020 au mois d'août. Elle ajoute le 195 FSH Sport avec console centrale à sa gamme de bateaux. Celui-ci est notamment livré avec le moteur marin suralimenté SVHO de Yamaha, des tapis de qualité supérieure, un tableau de bord évolué, des porte-gobelets, une puissante pompe de rinçage à l'eau non traitée (70 psi / 17 litres/min) et 18 porte-cannes à pêche. Dans le petit compartiment à bâbord, vous trouverez des petits coffres

Plano pour bien ranger vos leurres et petits articles de pêche. La banquette et la section avant de la console centrale se lèvent et peuvent servir de salle de déshabillage ou d'espace de rangement. Le poste de barre est muni d'un pare-brise qui se retire facilement et d'un coffre à gants verrouillable. La section arrière est dégagée et la plateforme de baignade comprend deux niveaux pour accéder à l'eau.



Le 195S plaira à ceux qui recherchent un bateau à pont ouvert compact, performant, avec propulsion à jet se maîtrisant facilement et un aménagement haut de gamme. Sa tour en aluminium vous permet de pratiquer des sports nautiques et son moteur marin super vortex haute puissance de 1,8 litre ne vous fera pas manquer de puissance. Trois adultes peuvent s'asseoir à la proue. Le coin salon à la poupe est muni d'une table-dînette et d'un rangement pour glacière. Le capitaine n'a qu'à se retourner pour déguster sa collation!

Les 195 FSH et le 195S peuvent être remorqués avec un camion de taille moyenne et être remisés dans un garage standard. Ils sont munis du système de commande à écran tactile Connex^{MD}. Leur coque a été allongée et élargie sous la ligne de flottaison pour améliorer le confort et l'espace à bord des plaisanciers ainsi que réduire le soulèvement de la proue lors de l'accélération. Ces modèles bénéficient des améliorations de tous les bateaux Yamaha 2020, c'est-à-dire de la buse en V qui améliore les manœuvres en marche arrière, de la quille articulée redessinée qui réduit la traînée et de plusieurs éléments davantage résistants à la corrosion pour protéger la pompe à jet et les pièces de la transmission à proximité.

La série 275 propose deux nouveautés de 27 pieds, le 275SE avec toit semi-rigide et le 275SD avec toit rigide et puits de lumière, propulsées par deux moteurs suralimentés de 1,8 litre. Leur ingénieuse commande DRiVE facilite les manœuvres à basse vitesse et leur écran tactile Connex^{MD} flottant de 31,2 cm possède 16 millions de couleurs et une intensité lumineuse de 1 000 nits. Ils sont livrés avec deux sièges se fixant à la poupe sous la surface de l'eau (en instance de brevet) pouvant être utilisés au mouillage et sont équipés d'un coin-cuisine avec comptoir et évier. À la poupe, le salon polyvalent est doté de places assises transformables dont les dossiers se déplacent vers l'avant ou l'arrière.

Informations : www.yamaha-motor.ca ■

NOUVEAU

MOTEURS MARINS

EVINRUDE

Evinrude a annoncé l'élargissement de sa gamme de produits Evinrude E-TEC G2 en mettant sur le marché les modèles 115 H.O., 140 HP et 150 HP. Ces nouveaux moteurs trois cylindres à injection directe possèdent plus de couple que les moteurs quatre temps similaires et permettent une meilleure économie de carburant à bas régime. Votre vie sera simplifiée puisque vous n'aurez plus de période de rodage ni d'entretien à effectuer chez le concessionnaire pendant cinq ans ou 500 heures et aucun changement d'huile à faire! Oui, vous avez bien lu! Ceux-ci sont aussi dotés de technologies de nouvelle génération, comme l'embrayage et l'accélérateur numériques, le système de contrôle iTrim, les indicateurs numériques, les panneaux de couleur personnalisés et la servodirection dynamique iSteer en option.



Informations : www.evinrude.com

MERCURY

Le moteur hors-bord Mercury Racing 450R ravira l'amateur de hautes performances à la recherche de puissance. Celui-ci est équipé d'une tête de commande V8 FourStroke de 4,6 litres, renforcée par un compresseur exclusif Mercury Racing, pour produire une puissance maximale de 450 chevaux et un couple 40 % plus élevé que son prédécesseur le 400R. Il pèse 689 livres (313 kg), soit 300 livres (136 kg) de moins que son concurrent le plus proche. Vous pouvez personnaliser votre moteur grâce aux options de boîtier de commande, système de contrôle, barre de liaison et de style.



Informations : www.mercurymarine.com

PRINCECRAFT
DOMINEZ L'EAU

Configurez votre embarcation 2019
en ligne dès maintenant!

www.**PRINCECRAFT**.com

PLAISIR
AVENTURE

L'expérience
PRINCECRAFT

 BRUNSWICK

 MERCURY

 YouTube

 Facebook

 **DESJARDINS
SPORT** Saint-Jérôme

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

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

À partir de 7 344 \$¹



VIVEZ LA VIE **SEA-DOO**

Visitez-nous pour découvrir la vôtre.

PERFORMANCE NC
performancenc.ca

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

L'APINTE
SPORTS

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

© 2018 Bombardier Produits Récréatifs inc. (BRP). Tous droits réservés. [®], [™] et le logo BRP sont des marques de commerce de BRP ou de ses sociétés affiliées. ¹ À partir de 7 344 \$: Les motomarines Sea-Doo SPARK[™] des années modèles 2019 commençant à 7 344 \$. Le prix de détail suggéré (PDSF) comprend les frais de transport et de préparation. Le prix payé peut varier selon les rabais et les offres disponibles, ainsi que tout autres frais et application de crédit, si demandé par le client. Certains modèles présentés peuvent comporter des accessoires optionnels. Suivez toutes les directives des guides d'instructions et de sécurité. Observez toujours les lois et règlements en vigueur. Portez toujours des vêtements protecteurs appropriés, y compris des vestes de flottaison approuvées par la Garde côtière canadienne. Gardez toujours à l'esprit que l'alcool/les drogues et la conduite ne font pas bon ménage. Conduisez toujours prudemment et de façon responsable. Consultez votre concessionnaire BRP pour tous les détails.

SEA-DOO



sea-doo.com

UN ZOO À BORD!



Chiens, chat et oiseau navigant ensemble sur le fleuve Saint-Laurent à bord d'un voilier... c'est possible! Rencontrez Addie, Whisky, Plancton et Rafale, un quatuor singulier et leurs humains marins au cœur de leurs aventures quotidiennes à bord de *Zyxies*, un voilier de 26 pieds.

Plusieurs personnes pourraient être tentées de penser que nous sommes un peu fous de partir pour la fin de semaine ou pour une semaine de vacances avec toute cette ménagerie à bord; *Zyxies* étant un petit voilier où on peut à peine se tenir debout et où on se marche rapidement sur les pieds, mais c'est pour nous une belle aventure. Ayant fait le choix d'avoir des animaux, il est impensable de devoir les laisser derrière chaque fois qu'on décide de faire de la voile, la navigation faisant partie intégrante de notre mode de vie depuis les deux dernières années. Bien sûr, cela vient avec son lot de désagréments, mais le fait de partager toutes ces belles aventures en famille surpasse largement les mauvais côtés.

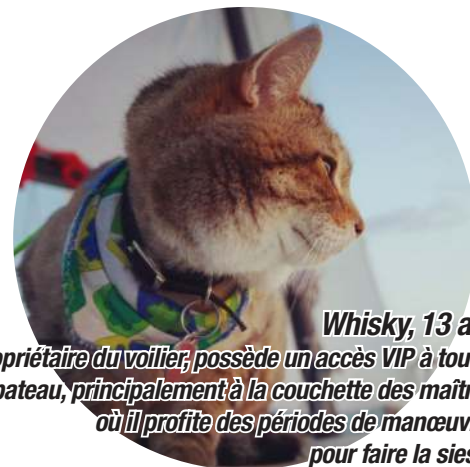
Comment est-ce que tout cela est possible, comment maintenir l'harmonie à bord? Je dirais qu'il y a souvent un esprit de résilience qui s'installe à bord d'un bateau. Un respect mutuel s'installe pour mener le navire à bon port et tout le monde prend sa place. Bien sûr, nos animaux sont bien socialisés entre eux et s'entendent bien à terre, alors la même dynamique se maintient à bord.

Le plus gros travail est la planification et la logistique. Gestion des repas pour tout le monde, sécurité à bord en tout temps (veste de flottaison et harnais sur le pont), dépense d'énergie et bien sûr, petits besoins de tout ce beau monde! Bien qu'il nous arrive de descendre à terre pour se dégourdir les pattes en fonction de nos destinations, il a été important d'entraîner les chiens à faire leurs besoins sur le pont du bateau. Pour un vieux singe, apprendre à faire de nouveaux trucs s'avérant plus difficile, Addie trouve moins évident de se soulager à bord. Elle le fait en dernier recours quand elle a saisi que nous ne descendrons pas à terre. Rafale, de son côté, a compris la routine et se dirige immédiatement à l'avant de l'embarcation par elle-même quand une envie lui prend. Nous avons trouvé un endroit adéquat pour la litière de Whisky (un bac de plastique sur lequel on peut mettre un couvercle en cas de gros temps), un endroit fixe qui ne gêne pas la vie à bord du voilier. Plancton, quant à lui, s'installe confortablement sur le pont ou dans sa cage de voyage adaptée pour nos séjours en bateau et observe la scène tranquillement. De tout l'équipage animalier, c'est lui qui semble apprécier le plus ces balades sur le fleuve où un souffle de liberté guide notre voilier.

On ne peut pas cacher qu'ils font régulièrement tourner les têtes lorsque nous croisons d'autres plaisanciers. La clé d'une navigation agréable avec vos animaux à poils ou à plumes passe par une bonne préparation, le respect des limites de chacun et le plaisir de profiter du moment présent! ■



Plancton, 1 an 1/2
Responsable de la vigie, c'est lui qui surveille les obstacles sur l'eau... ou, selon ses termes, se fait doré au soleil sur le pont.



Whisky, 13 ans
Propriétaire du voilier, possède un accès VIP à tout le bateau, principalement à la couchette des maîtres, où il profite des périodes de manœuvres pour faire la sieste.



Addie, 6 1/2 ans
Bosco, responsable de la gestion de l'équipage. Elle veille à ce que l'harmonie règne à bord et que toutes les tâches se fassent selon ses ordres.



Rafale, 4 mois
Jeune mousse en apprentissage, pirate à ses heures.

VOICI MALOU, UN SAMOYÈDE DE DEUX ANS!



Malou a commencé à naviguer sur le voilier alors qu'il n'avait même pas trois mois en compagnie de ses propriétaires Marine Dorsch et Frédéric

Gagné. Ils ont découvert ensemble le fleuve Saint-Laurent et le Bas-Saint-Laurent. Ils se sont rendus jusqu'à Tadoussac et ont un peu exploré l'entrée de la rivière Saguenay. Les plaisanciers sont attirés par Malou lorsqu'il entre dans une marina; il s'agit d'une véritable attraction... qui permet de rencontrer des gens formidables!

« Lorsque nous naviguons, peu importe la température, il est avec nous dans le cockpit. La gîte ou la houle ne le dérange absolument pas. Il dort tranquillement et n'a jamais été malade. Un chien parfait pour naviguer! » – Marine Dorsch

Dans trois ans, tout ce beau monde partira vers les Bahamas pour un an! Bon vent!

 @voilierimages1



PRODUIT PAR



POUR LES PASSIONNÉS DE

VÉHICULES

De LOISIRS



**CYNTHIA
GAUTHIER**

ANIMATRICE & PILOTE
DE MONSTER TRUCK

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

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



CET AUTOMNE

5^E ET 6^E SAISON

sur VTélé - En diffusion originale les
DIMANCHES A MIDI

DISPONIBLE SUR

ZONEVL.TV

& MÉDIAS ASSOCIÉS



PARTENAIRE PRINCIPAL



PARTENAIRES

CONSTANTINEAU



VR
ST CYR
.COM

THIBAUT

ATELIER PRATIQUE SUR LES PETITS MOTEURS HORS-BORD



L'automne dernier, Québec Yachting a assisté à un atelier pratique sur les petits moteurs hors-bord de six heures donné par Richard Paquette à l'École de navigation de la Société de sauvetage.

Vous possédez un moteur hors-bord et vous l'apportez toujours chez un professionnel au moindre problème ainsi que pour effectuer son entretien? Cet atelier vous permettra d'acquérir des connaissances en mécanique et vous prodiguera de précieux conseils pour l'entretenir vous-même. Vous serez maintenant capable de mesurer le taux de compression des cylindres et d'en interpréter les résultats afin d'en connaître le degré d'usure, de faire un changement d'huile ainsi que de trouver, de défaire et de réassembler les pièces importantes de votre moteur, dont le thermostat, la pompe à essence et la turbine de pompe à eau.

QUELQUES TRUCS

- Vous songez à acheter un moteur usagé? Faites un test de compression. Si le moteur a peu servi, le taux sera très près de ce qui est indiqué dans le manuel du fabricant. Le taux de compression entre les cylindres ne devrait pas différer de plus de 15 livres. Plus le chiffre sera bas, plus il aura fonctionné longtemps, ce qui signifie que le segment (*ring*) dans les cylindres sera usé.
- Assurez-vous d'avoir une clé dynamométrique pour serrer des boulons afin d'éviter un sur-serrage pour ne pas les endommager ou même les briser.
- Si vous avez un moteur en aluminium, dont les boulons sont en acier, achetez de l'Anti-Seize pour enlever les boulons. Il s'agit d'une bonne graisse qui empêchera la corrosion de se développer, empêchant ainsi des éléments de se briser. Il est très important de ne pas utiliser de WD-40 sur de l'acier inoxydable ou de l'acier. Ce produit contient de l'acide, ce qui provoque

une réaction chimique qui désagrège les pièces ou augmente l'oxydation. Privilégiez tout corps gras comme de la vaseline.

- Avant votre dernière sortie sur l'eau de la saison, ajoutez un additif pour l'hiverner dans votre réservoir d'essence rempli à pleine capacité. Par la suite, mettez votre moteur sur un support et placez un récipient sous celui-ci, débranchez la pompe à essence et démarrez votre moteur jusqu'à ce qu'il s'éteigne afin de vider le carburateur. Certains modèles sont munis d'un bouchon qui permet de drainer l'essence du carburateur automatiquement.

- Une fois par année, enlevez votre hélice du pied pour vérifier que le joint n'est pas endommagé, par exemple, par un fil à pêche. Profitez de l'occasion pour la nettoyer, la sabler, et avant de la replacer, enduisez l'axe d'une fine couche de graisse marine.

- Vous faites votre changement d'huile? Vérifiez que vous pouvez mettre de l'huile synthétique avant d'en faire l'achat. Le froid rend une huile standard visqueuse comme de la mélasse, votre moteur aura donc de la difficulté à démarrer, mais cela n'arrivera pas si vous utilisez de l'huile synthétique (valide pour un moteur hors-bord quatre temps).

- Pour mesurer votre niveau d'huile, vérifiez trois ou quatre minutes après l'arrêt du moteur.

- Vous songez à remiser votre moteur pour plus de deux ans? Il est préférable d'enlever les bougies d'allumage et de vaporiser à l'intérieur du moteur un produit spécialisé pour hiverner les moteurs (disponible chez Canadian Tire).

COMMENT FAIRE UN CHANGEMENT D'HUILE DU PIED

1. Chaque automne, il est préférable d'effectuer un changement d'huile. Cela vous permettra de détecter s'il y a eu infiltration d'eau et de la vider par la même occasion, ce qui lui évitera de geler ou de s'endommager. Voilà pourquoi il faut spécifiquement procéder à l'automne et non pas au printemps. Pour ce faire, défaites en même temps les deux bouchons du pied.

2. Laissez couler l'huile complètement dans un récipient propre afin d'analyser l'état du pied (exemple : eau dans l'huile, surplus de carbone, copeaux de métal, etc.). Ne la jetez pas. Apportez-la dans un point de dépôt. Vous pouvez consulter le site internet de la Société de gestion des huiles usagées (SOGHU) au soghu.com pour en trouver un près de chez vous.

3. Défaites le pied.

** Si nécessaire, recommandé aux cinq ans.*

4. Vérifiez la pompe à eau.

** Si nécessaire, recommandé aux cinq ans.*

5. Vérifiez la turbine en vous assurant qu'elle n'est pas croche ou abîmée.

** Il est recommandé de la changer aux cinq ans.*

CONSEILS

VOICI QUELQUES PROBLÈMES COURANTS ET LEURS SOLUTIONS

Sachez que votre meilleure référence en cas d'ennuis est le manuel du propriétaire de votre moteur. Assurez-vous d'en avoir une copie à bord de votre bateau.

Votre moteur ne fonctionne pas? Commencez par vérifier le système d'allumage. Est-ce que l'essence se rend jusqu'au carburateur? Est-ce que vous avez de l'eau dans votre essence? Est-ce que votre pompe à essence fonctionne bien? Son diaphragme peut sécher, puis fissurer avec le temps. Ce ne sont que quelques exemples de ce qui empêche un moteur de démarrer. Cela pourrait se produire aussi s'il a mal été hiverné. Il est possible que du vernis, qui se trouve dans l'essence, ait bouché des canalisations à l'intérieur du carburateur, ce qui empêchera celui-ci de bien fonctionner.

- Vous avez une perte de puissance? Vérifiez votre filtre à essence, il pourrait être encrassé.

- Vous avez une fuite d'essence à l'intérieur du carburateur de votre moteur? Cela peut être causé par le pointeau. Dans un tel cas, une remise à neuf du carburateur est nécessaire.

Vous apprendrez dans le cours, entre autres, à fabriquer un joint d'étanchéité pour vous dépanner s'il vous est impossible d'en trouver un.

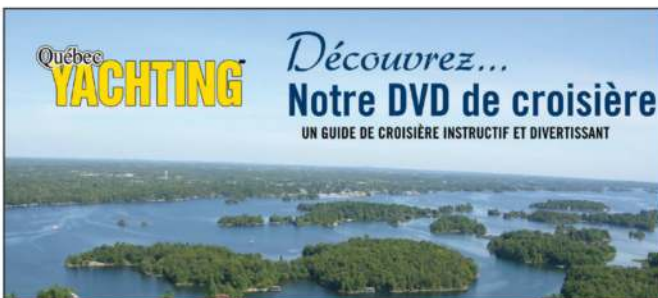
Avant de partir en voyage, M. Paquette vous recommande d'acheter chez Canadian Tire ou chez Napa Pièces d'auto un ensemble de joints d'étanchéité, ce qui vous permettra d'avoir différentes grandeurs et épaisseurs sous la main en cas de besoin. ■



Merci à l'École de navigation de plaisance de la Société de sauvetage de m'avoir permis d'assister gracieusement, en septembre dernier, à l'atelier pratique sur les petits moteurs hors-bord. Le sujet vous intéresse? Il existe un cours d'entretien des moteurs marins (diesel ou essence) de 33 heures ainsi qu'un atelier pratique sur les moteurs à essence. Je vous invite à consulter l'horaire complet des cours et des conférences au www.coursdenavigation.com.

QUI EST RICHARD PAQUETTE?

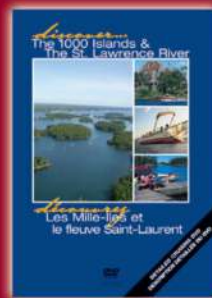
Enseignant de mécanique automobile au secondaire depuis 1985 et pour la Société de Sauvetage depuis près de 20 ans, il aime la navigation de plaisance depuis 40 ans. Il adore aider les gens afin qu'ils soient capables de se débrouiller en cas de panne, mais surtout à acquérir les connaissances adéquates pour éviter des problèmes mécaniques liés à la navigation en effectuant un bon entretien préventif.



MAINTENANT EN VERSION FRANÇAISE:

• Les Mille-Îles et le fleuve Saint-Laurent

Offre spéciale
29,95\$ ch. + Taxes



Pour commander, visitez le

www.quebecyachting.com

Une production Powerboat Television Show

**Bienvenue dans
l'univers Zodiac**



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



Concessionnaire autorisé :

**1001 Raisons de
choisir ZODIAC!**

Téléchargez votre brochure
sur notre site web.

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



2075, boulevard Labelle
Saint-Jérôme, Qc
J7Y 1S7
450 438-8225

www.desjardinssport.com

PRESSE-ÉTOUPE ET JOINT TOURNANT, CE QU'IL FAUT SAVOIR

Il existe trois types de jonction entre le tube d'étambot et l'arbre d'hélice. Ces joints permettent de faire un raccord mécanique presque étanche et sont des pièces à vérifier avant chaque saison.

1. LE PRESSE-ÉTOUPE CONVENTIONNEL

Il peut être soit en plastique renforcé, en bronze ou en inox (beaucoup plus rare). L'étope qu'il contient s'use et un ajustement est souvent nécessaire. Il faut savoir qu'afin de refroidir convenablement l'arbre d'hélice, lorsque celui-ci tourne, une goutte d'eau aux 20 secondes est recommandée. Cela empêchera l'arbre de chauffer et l'étope de s'user prématurément. Cette étope nécessite d'être remplacée entre 200 heures et 300 heures (théoriquement) ou à partir du moment où elle ne se comprime plus.

Les presse-étoupes avec une étope usée endommagent l'arbre d'hélice et peuvent même entraîner sa rupture. Dans le cas d'un presse-étoupe en bronze, l'étope sert aussi d'isolateur si vous avez un arbre en acier inoxydable (création de corrosion galvanique entre le bronze et l'acier inoxydable si l'étope est trop usée).



2. LE JOINT TOURNANT

Le joint tournant Volvo offre la possibilité de conserver les cales sèches, car il ne nécessite pas de laisser couler une goutte pour se lubrifier. En début et à la fin de la saison, il suffit juste de graisser la lèvre en avant de celui-ci. Afin de ne pas avoir de surprises désagréables, telle que la rupture du caoutchouc ou des joints internes, le fabricant conseille de le remplacer aux deux ou trois ans ou tous les 500 heures de moteur. Il est aussi très important lors de la mise à l'eau de presser le joint afin que l'eau remplace l'air s'y trouvant.



3. LE JOINT TOURNANT MÉCANIQUE

Couramment appelé joint PSS, ce dernier n'est pas en friction directe avec l'arbre d'hélice et nécessite moins d'entretien. Les joints toriques (*o'rings*) ainsi que le soufflet en caoutchouc sont à remplacer environ aux 1000 heures ou aux cinq ans. Comme pour le joint tournant, lors de la mise à l'eau, il faut le purger pour enlever les bulles d'air.

Quel que soit le type de jonctions utilisées, il faut retenir qu'un entretien s'avère nécessaire.

LE SAVIEZ-VOUS?

LES ÉMERILLONS D'ANCRE

Saviez-vous que lors de l'installation d'un émerillon d'ancre, il est préférable de mettre trois ou quatre mailles de chaîne entre celui-ci et l'ancre afin de permettre un mouvement latéral et éviter une rupture et donc la perte de l'ancre? ■

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 www.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.

PASSION PÊCHE

CE QUE VOUS APPRENNENT LES ANNÉES SUR L'EAU



Pour un pêcheur, l'expérience, c'est la somme des erreurs et des bons coups qui font partie de toutes les sorties et des nombreuses heures passées sur l'eau. Et le mot *nombreuses* est particulièrement important ici. Acquérir de l'expérience, c'est prendre le temps d'essayer dix choses pour en trouver une qui fonctionne et qui donne de bons résultats. On accumule ces petites perles au fond de sa tête pour être capable de les utiliser le moment venu. En effet, cet apprentissage est inutile si l'on n'en tire pas des leçons que l'on peut mettre en pratique.

1. IL EST IMPORTANT DE SAVOIR BIEN LANCER.

Lorsqu'on débute à la pêche, on veut lancer le plus loin possible. Lorsqu'on prend du métier, on veut lancer avec le plus de précision possible. La dextérité nécessaire pour être capable de placer un leurre à moins d'une dizaine de centimètres d'une cible fait partie des choses qui s'acquièrent avec la *pratique* et qui ont un impact sur le succès à la pêche.

Sans tenir compte de la qualité et du type d'équipement utilisé (même s'ils ont un certain impact), la première démarche vers la précision, c'est de s'assurer que l'équipement que l'on possède est adéquat et équilibré. En effet, si la majorité des leurres lancés oscillent entre ¼ et ½ once, il sera difficile de les placer près d'une cible à l'aide d'un équipement trop lourd ou trop léger. Même si cela semble évident, il faut quand même le dire : l'idéal pour lancer des leurres



de poids moyen avec précision, c'est d'utiliser un équipement moyen : une canne, de longueur et de résistance moyennes, complétée par un moulinet de format intermédiaire. L'équilibre entre les deux composants de votre ensemble est important. Par exemple, un moulinet de grand format monté sur une canne flexible vous permettra de lancer loin, mais ce n'est pas idéal pour lancer avec précision des leurres du poids dont il a été question.

Il est aussi très, très important que le moulinet soit complètement rempli de fil d'un diamètre qui convient. Pour des leurres d'un poids de 1/4 à 1/2 once, cela veut dire un fil d'un diamètre situé autour de 0,25 mm, ce qui correspond à du mono de 6 à 10 lb et à de la tresse de 15 à 30 lb. Une fois que l'équipement se trouve adéquat, il faut aussi s'efforcer de lancer avec précision. Et travailler sur une bonne prise en main de la canne et du moulinet, puis se fixer des cibles précises et tenter de les atteindre à chaque lancer.

Lancer avec grande précision est particulièrement important lorsqu'on pêche en eau peu profonde. Alors, on doit être capable de rejoindre la cible à grande distance, à l'aide d'un lancer précis qui produit le moins d'impact possible, afin de ne pas effrayer le poisson. La précision est donc cruciale le printemps et l'automne lorsque les poissons se tiennent près des berges.

2. LA PATIENCE A DES LIMITES.

Les pêcheurs ont la réputation de gens patients. Mais il y a une différence entre la patience et l'entêtement. Si on s'acharne à pêcher à un endroit en utilisant une seule technique et un seul leurre, il ne s'agit plus de patience. Si vous avez constamment de la difficulté à atteindre votre quota, c'est que vous insistez trop. La plupart des espèces de poissons sont migratoires et fréquentent des endroits spécifiques uniquement pendant de courtes périodes de temps. C'est encore plus vrai si ces sites se trouvent en eau peu profonde. La plupart des poissons, et surtout

CONSEILS



les gros spécimens, se nourrissent une ou deux fois par jour pendant quelques minutes, puis s'éloignent de la zone de chasse ou se placent en suspension en attendant le prochain repas.

Dans une telle situation, il est préférable d'aller explorer d'autres zones, quitte à revenir à la fin de la journée pour voir si les gros prédateurs sont de retour à table. Même si, à ces autres endroits, vous capturez des poissons de plus petite taille en moins grand nombre, votre journée sera plus agréable et plus fructueuse si vous synchronisez votre activité de pêche avec celle des poissons.

3. LES PRISES AUGMENTENT LORSQU'ON MAÎTRISE BIEN SES APPAREILS ÉLECTRONIQUES.

Tous les pêcheurs rêvent de posséder le sondeur de fond le plus récent, muni de ce fameux écran géant toujours rempli de pictogrammes de poissons. Cependant, la réalité est tout autre. Nombreux sont ceux qui se retrouvent devant un appareil qu'ils ont de la difficulté à maîtriser et devant un écran qu'ils ne peuvent interpréter. Les nouveaux appareils sont munis d'une foule de caractéristiques et, si on sait s'en servir, elles peuvent toutes s'avérer utiles. Cependant, pour en tirer le maximum, il faut les apprivoiser les unes après les autres. Lorsqu'on comprend ce que l'on voit, on passe plus rapidement là où l'environnement n'est pas propice et là où il y a moins de poissons.

Malheureusement, la maîtrise d'un sondeur de fond demande du temps. Lorsque la pêche est bonne, on n'a pas le temps! Si les poissons ne mordent pas, ce n'est pas le temps! Je suis de plus en plus persuadé que la seule façon d'acquérir de l'expérience avec un sondeur de fond, c'est de consacrer au moins 30 minutes consécutives à chaque sortie pour faire de l'exploration à l'aide d'un affichage particulier.

4. IL EST PROFITABLE DE PÊCHER EN PROFONDEUR AVANT LES AUTRES PÊCHEURS.

La plupart des espèces fréquentent l'eau moins profonde en début de saison. Les poissons d'eau chaude comme les dorés, les brochets et les achigans s'y sentent attirés par leur besoin de se reproduire, tandis que les salmonidés y trouvent une nourriture plus abondante dans une eau suffisamment froide. Les pêcheurs aussi aiment bien l'eau peu profonde. La pêche est plus simple. Les touches deviennent plus faciles à percevoir et en plus, les repères sont évidents. Même les conditions climatiques semblent plus agréables près des berges. C'est tellement plaisant que certains pêcheurs voudraient prolonger cette situation le plus longtemps possible.

Les poissons agissent autrement. Tous ne font pas la même chose en même temps. La plupart des gros spécimens d'une espèce sont les premiers à se diriger vers les sites de reproduction ou les premiers à profiter d'une nourriture plus abondante en eau moins profonde. Ce sont aussi les premiers à délaisser ces endroits qui se réchauffent pour se diriger vers des sites de transition plus au large. L'expérience m'a appris qu'il faut faire comme les gros poissons si on veut capturer de gros poissons. Même si, durant les trois ou quatre semaines qui suivent l'ouverture, la pêche est bonne (et facile) près des berges, le pêcheur qui s'éloigne un peu de la rive pour trouver des sites propices près du premier talus a beaucoup plus de chances de capturer un poisson trophée.

5. IL NE FAUT PAS AVOIR PEUR DE CE QUI EST NOUVEAU.

À la pêche, ce qui est nouveau pour le pêcheur l'est aussi pour le poisson. Pourtant, de nombreux amateurs de pêche se montrent très conservateurs et résistent au changement. Le changement ne plaît pas. C'est naturel, car tous les pêcheurs ont une routine qui les sécurise. Rien n'est plus « confortable » que d'utiliser le même leurre au même endroit où l'an passé on a capturé un beau poisson. Mais, on rêve aussi de pêcher dans un endroit vierge où personne n'a encore lancé sa ligne, où tout paraît nouveau pour le poisson. Certains le font en voyageant sur des milliers de kilomètres pour aller taquiner le poisson sur une rivière ou un lac très peu fréquenté. Il est aussi possible de reproduire cette situation en utilisant une approche nouvelle ou un nouveau leurre dans un site de pêche plus près de chez soi. Il faut être à l'affût des nouveaux produits et des nouvelles techniques pour pouvoir les utiliser avant les autres pêcheurs et là où ceux-ci ne les ont pas encore utilisés.

En fin de compte, il faut toujours garder en tête que l'expérience, ce n'est pas vivre dans le passé, mais utiliser le passé pour améliorer le présent. Les meilleurs pêcheurs sont ceux qui vivent l'expérience. ■

YACHT HYBRIDE GREENLINE 39

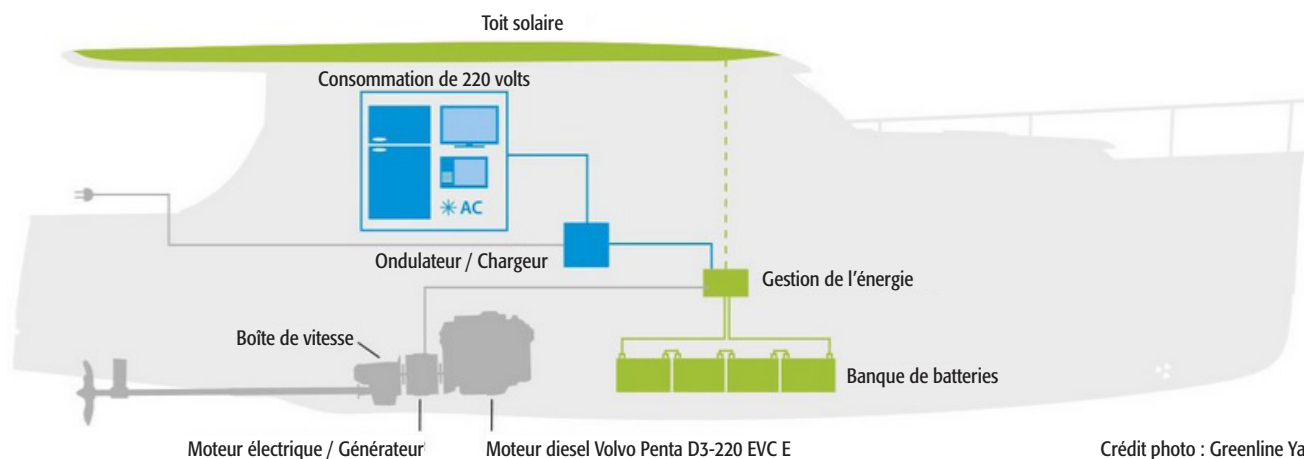


Beaucoup de plaisanciers sont maintenant conscients de leur empreinte écologique et aimeraient bien naviguer de manière plus verte. Les yachts de Greenline disponibles de 33 à 48 pieds (10 à 14,6 mètres) offrent une motorisation hybride vous permettant de vous déplacer sans émanations, sans bruit et sans vibrations lorsque vous êtes en mode électrique.

C'est en 2009 que Greenline a lancé le Greenline 33, son premier bateau avec propulsion hybride. En évolution constante, la compagnie a mis sur le marché la troisième génération du système H-Drive qui vous permet de disposer de 120 volts en tout temps pour alimenter votre réfrigérateur et congélateur (totalisant 224 litres) ainsi que faire fonctionner l'air conditionné, le four électrique ou le micro-ondes comme si vous étiez à la maison. Vous pouvez contrôler votre consommation et obtenir le niveau de charge des batteries à partir des alternateurs, des panneaux solaires ou des générateurs.

Le Greenline 39, conçu par J & J Design, est muni de six panneaux solaires sur le rouf de 1,2 kW, 12 volts avec système de gestion de charge de la batterie solaire en équipement standard. Le système H-Drive, pour ne consommer aucune goutte de diesel, s'active facilement en appuyant sur un simple interrupteur et vous permet de naviguer tranquillement à quatre ou cinq nœuds pendant environ 20 milles nautiques (37 km) avec une charge complète. Ce qui est amplement suffisant pour combler les besoins quotidiens de la plupart des gens. Vous n'entendrez que le bruit de l'eau qui frappe sur la coque. La vitesse maximale que vous atteindrez est de six nœuds. Vous souhaitez vous rendre plus loin? Vous n'avez qu'à

utiliser la motorisation diesel : avec le réservoir de carburant de 700 litres, vous ne risquez pas de tomber en panne par manque d'énergie... à moins que vous oubliez de le remplir. La motorisation hybride vous permet de ne jamais déranger vos voisins lorsque vous êtes au mouillage ou dans une marina. Si vous ne l'utilisez qu'en mode électrique, vous aurez très peu, voire pas du tout d'entretien et aucun changement d'huile à effectuer! D'ailleurs, le coût de fonctionnement d'un bateau à propulsion électrique est dix fois moins élevé qu'en utilisant la motorisation diesel.



Crédit photo : Greenline Yachts.

À l'avant, vous trouverez un espace bain de soleil que vous pouvez agrémenter de coussins pour lire, relaxer ou vous faire bronzer. À l'arrière, la plateforme de bain s'agrandit lorsque vous descendez la porte qui s'ouvre et se referme facilement pour plus de sécurité en navigation. Vous trouverez une banquette à bâbord pour trois personnes ainsi qu'un siège à tribord.

L'accès à l'intérieur s'effectue par une grande baie vitrée. Celui-ci est lumineux avec ses puits de lumière et son toit ouvrant. L'espace cuisine comprend une plaque de cuisson et un évier, des armoires et des tiroirs. Une banquette en U confortable et bien rembourrée entoure la table à dîner et un meuble de rangement renferme un téléviseur. Le capitaine possède une vision à 360 degrés sur son environnement grâce au





pare-brise, à la grande fenestration et à la porte latérale. Son siège est de type *bolster* pour obtenir un appui lorsqu'il navigue debout. L'accès au moteur est bien pensé et accessible.

La cabine avant possède un très grand lit (optionnel, en version standard vous y trouvez deux lits jumeaux qu'il est possible de déplacer aux extrémités) avec des armoires au plafond tout autour ainsi qu'un garde-robe et une armoire avec compartiments ouverts. L'accès à la salle de bain peut s'effectuer de la cabine propriétaire ou de l'aire commune. Celle-ci comprend une douche fermée, une toilette et un évier. La cabine des invités est dotée de deux lits jumeaux, d'une petite banquette et d'une armoire.

Le design du Greenline 39 a bénéficié des commentaires de centaines de clients venant de partout dans le monde. La montée à bord, l'hydrodynamique, la navigabilité à faible vitesse et à plus haute vitesse ainsi que la stabilité ont toutes subi des améliorations en 2019. Il s'agit d'un bateau comprenant de grands espaces de vie qui convient pour sortir une journée ou pour partir en croisière vers le Sud ou vers l'Europe! Tous les rêves sont possibles! ■

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : Volvo Penta D3-220 EVC E

VITESSE MAXIMALE AVEC LE MOTEUR DIESEL : 18 nd

AUTONOMIE À UNE VITESSE MOYENNE DE 7 NŒUDS : 1000 Nm | 1852 km

PROPULSION ÉLECTRIQUE : 48 V | 10 kW

VITESSE MAXIMALE AVEC LE MOTEUR ÉLECTRIQUE : 6 nd

AUTONOMIE AVEC LE MOTEUR ÉLECTRIQUE : 20 Nm | 37 km

PANNEAUX SOLAIRES STANDARDS : 1200 W

CAPACITÉ DE LA BATTERIE STANDARD (AGM) 12 V : 7,2 KWh

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS TOUT AVEC PLATEFORME DE BAIN : 39 pi 5 po | 11,99 m

LARGEUR : 12 pi 4 po | 3,75 m

HAUTEUR (DE LA LIGNE DE FLOTTAISON AU MÂT DU RADAR) : 11 pi 1 po | 3,40 m

TIRANT D'EAU VIDE : 0,90 m | 2 pi 11 po

DÉPLACEMENT VIDE : 7000 kg | 15 432 lb

CAPACITÉ : 10 personnes

NOMBRE DE CABINES : 2 + salon

NOMBRE DE LITS : 4 + 2 optionnels

TOILETTE : 1

RÉSERVOIR DE DIESEL : 700 litres | 184,2 gal

RÉSERVOIR D'EAU DOUCE : 400 litres | 105,67 gal

RÉSERVOIR D'EAUX USÉES : 80 litres | 21 gal

PRIX DE BASE (SANS MOTORISATION HYBRIDE) : 468 866 \$

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI (AVEC MOTORISATION HYBRIDE ET OPTIONS) : 654 175 \$ (cela comprend un rabais de la Marina Fortin de plus de 35 000 \$).

SITE INTERNET : <https://marinafortin.com/> et www.greenlinehybridusa.com



VOICI QUELQUES OPTIONS DU MODÈLE D'ESSAI :

- Ensemble du système H-Drive de Greenline
- Zone de bain de soleil à l'avant
- Lit confort dans la cabine à l'avant
- Ensemble de navigation Raymarine avec le traceur de carte Raymarine Action
- Radar 4 kW Quantum
- Air conditionné 16 000 BTU
- Propulseur de poupe
- Correcteur d'assiette / Stabilisateur
- Entrée latérale dans le cockpit à tribord

La Marina Fortin est la première et la seule au Québec à offrir les modèles hybrides de Greenline.

E-CATAMARAN CECLO ORIGINAL LUXE



Le catamaran électrique Ceclo représente une véritable évolution technologique! Fabriqué en France et assemblé au Canada, il ressemble à un pédalo et à un ponton, mais il possède sa propre identité puisque son design est unique.

Vous pouvez y prendre place en vous assoyant confortablement sur un *beanbag* ajustable à votre guise en le tapotant pour déplacer les perles de polystyrène à l'intérieur. De plus, celui-ci flotte! Le e-catamaran est stable et facile à manoeuvrer, même pour les néophytes de la navigation. Vous pédalerez à votre propre rythme ou en utilisant l'assistance électrique en appuyant sur un simple bouton. Le levier de direction sert aussi à faire descendre l'hélice à trois pâles dans l'eau afin de pouvoir vous glisser sur la plage. Celle-ci est sécuritaire puisqu'un anneau en acier inoxydable l'entoure pour éviter tout accident lors de la baignade.

Vous naviguerez en douceur sur ce modèle silencieux, seul, à deux ou en famille (deux adultes et deux enfants) pour notamment découvrir de nouveaux endroits peu profonds ou un lac avec des restrictions de motorisation. Vos passagers peuvent prendre place à côté de vous, sur le marchepied à tribord en mettant leurs pieds dans l'eau, ainsi que regarder vers l'avant ou l'arrière en s'appuyant sur le garde-corps en acier inoxydable situé à la proue.



Le design est signé French Touch, ses lignes sont épurées et contemporaines et sa conception est ergonomique, puisqu'il est facile d'y circuler. Notre modèle d'essai était une version de luxe avec son échelle et son revêtement en liège. Celui-ci peut-être personnalisable selon vos goûts. Vous pourriez décider de remplacer le *beanbag* par un siège Fatboy, ajouter un moteur électrique Torqeedo ou un moteur hors-bord Yamaha, un toit bimini, une housse de protection, ainsi que choisir un gainage en cuir marin pour le garde-corps et le pédalier, ou parmi neuf essences de bois pour le plancher et plus encore! Léger avec ses 423 livres, il est possible de le remorquer avec plusieurs modèles de voiture compacte.

PLUSIEURS VERSIONS DU CATAMARAN ÉLECTRIQUE CECLO SONT OFFERTES SUR LE MARCHÉ.

- Le *Ceclo Original* avec assise double et assistance au pédalage.
- Le bateau *Ceclo Original* avec deux assises et un moteur électrique Torqeedo 1003 CL.
- Le *Ceclo Initial* avec quatre sièges, deux pédaliers avec assistance et un moteur hors-bord Yamaha.
- Le bateau *Ceclo Initial* avec quatre sièges et un moteur hors-bord Torqeedo 1003 CL.
- Le *Ceclo X1 gonflable* avec un siège et un pédalier avec assistance électrique.
- Le bateau *Ceclo X2 gonflable* avec deux sièges et un moteur hors-bord Yamaha.

Le e-catamaran Ceclo est idéal pour relaxer, regarder le coucher du soleil et profiter de la vie. L'accès à l'eau est facile et sécuritaire, vous pouvez y sauter ou y plonger aisément. Une chose est certaine, vous ferez tourner les têtes des autres plaisanciers avec ce bateau original!

* *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.* ■

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

DIMENSIONS (LONGUEUR X LARGEUR X HAUTEUR) : 12,89 pi X 5,64 pi X 4,26 pi | 5,91 m X 3,14 m X 1,88 m

VITESSE DE CROISIÈRE : 3 nœuds | 6 km/h | 3,7 mph

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

DURÉE DE FONCTIONNEMENT : 6 h à 9 h

POIDS : 423 lb | 192 kg

CAPACITÉ MAXIMALE : 4 personnes (2 adultes, 2 enfants) ou 450 lb

PRIX DE BASE : Version gonflable à partir de 6999 \$. Version de fibre de verre à partir de 14 999 \$.

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 21 598 \$ (à partir de 19 999 \$).

GARANTIE : 2 ans

SITE INTERNET : <https://e-catamaran.ca>

CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE D'ESSAI

BATTERIE

- Technologie Lithium-ion haute densité : 36 volts | 33.6 A/h
- Chargeur : 36 volts | 5A
- Temps de charge : 6h45

ASSISTANCE MOTEUR AU PÉDALAGE

- Moteur Brushless
- Puissance nominale : 250 W
- Puissance maximale : 500 W
- Couple à la manivelle : 37 pi-lb

PROPULSION

- Hélice tripale, 13/17 pouces.
- Système de relevage automatique et manuel.

FLOTTEURS

- Flotteurs en fibre de verre.



Crédit photo : Marie-Claude Dubé.

CONCOURS



Offrez-vous le véhicule de loisirs
de vos rêves!

avec La Capitale



Participez dès maintenant!

lacapitale.com/10000

1 855 780-4801



La Capitale
Assurances générales

GS259 DE GLASTRON



Vous hésitez entre un bateau sport et un croiseur pour passer la fin de semaine sur l'eau? Le GS 259 de Glastron de 25 pi 2 po de longueur, soit le plus grand des modèles offerts par ce fabricant, vous plaira! Il est doté d'une coque en V et d'un moteur interne de MerCruiser de 300 ch, ce qui le rend performant et maniable sur l'eau.

Vous pourrez être un total de neuf personnes à bord. Vous ne vous pilerez pas sur les pieds dans le cockpit spacieux doté notamment d'une chaise longue à bâbord ainsi que d'une section cuisine comprenant un lavabo, une plaque de cuisson en vitrocéramique et un réfrigérateur. À tribord, le dossier du siège du conducteur et celui de la banquette en L sont rabattables. Cette dernière se transforme d'ailleurs en bain de soleil lorsque la table est abaissée. Le dossier arrière est aussi rabattable et bidirectionnel afin que vous puissiez regarder le paysage défilier à partir de la poupe.

Le capitaine bénéficie d'un volant inclinable et toutes les commodités sont disponibles sur le tableau de bord : indicateur de vitesse GPS, tachymètre, indicateur de carburant, d'assiette, de température et de voltage.

À l'intérieur, la banquette en U dans laquelle vous pouvez ranger votre équipement peut accueillir quatre personnes autour de la table. Cet espace se transforme aussi en espace pour dormir. Vous trouverez aussi un micro-ondes. La cabine centrale comprend un matelas de grand format (*queen*) et des lumières au plafond. La salle de bain séparée est munie d'une toilette Porta Potti et d'un évier.

Les amateurs de sports nautiques pourront s'amuser grâce au mât en acier inoxydable de ski nautique. Le GS 259 de Glastron est aussi offert avec une motorisation hors-bord, il s'agit de la version OB.

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

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : 6.2L 300 EC/Bravo III de 300 ch.

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS TOUT AVEC PLATEFORME DE BAIN : 25 pi 2 po | 7,7 m

LARGEUR : 8 pi 5 po | 2,54 m

TIRANT D'EAU AVEC PIED DE MOTEUR ABAISSÉ : 36 po | 91 cm

POIDS APPROXIMATIF : 2100 lb | 953 kg

CAPACITÉ : 9 personnes

RÉSERVOIR D'ESSENCE : 265 litres | 70 gal

RÉSERVOIR D'EAU : 79 litres | 21 gal

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : Sur demande

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE D'ESSAI

- Climatisation et chauffage
- Ancre électrique
- Propulseur d'étrave
- Stéréo, Kicker AM/FM, MP3 et connectivité Bluetooth
- Plancher Seagrass
- Plateforme arrière étendue
- Toit bimini (option)



PRODUITS À DÉCOUVRIR



SEABIN, UNE SOLUTION ÉCOLOGIQUE POUR COLLECTER LES DÉCHETS FLOTTANTS

Seabin, une machine innovante collectant les déchets flottants 24 heures sur 24, est dorénavant disponible au Canada par le biais du fournisseur W Products & Solutions. Seabin a vu le jour il y a deux ans grâce à une campagne GoFundMe lancée par Pete Ceglinski et Andrew Turton, deux surfeurs australiens, las de la pollution plastique dans leur océan. Plus de 720 exemplaires ont été vendus, majoritairement en Europe.

Depuis le 25 juin 2019, la marina Outer Harbour à Toronto utilise Seabin. Celle-ci facilite grandement le travail des employés qui devaient auparavant récolter les déchets à l'aide d'épuisettes. Maintenant, ils n'ont qu'à vider les sacs une ou deux fois par jour. Ceux-ci contiennent surtout des bouteilles, des sacs, des mégots de cigarettes et des morceaux de polystyrène.

Seabin récolte en moyenne 8,5 livres de déchets par jour, ce qui représente 1,4 tonne annuellement, dont des microplastiques ne mesurant que 2 mm de diamètre. Le produit est également équipé d'un tampon purifiant qui absorbe les résidus d'essence, de diesel, d'huile et de détergent.

Des élèves seront éventuellement invités par Outer Harbor pour effectuer des collectes afin de les sensibiliser au problème de la pollution plastique. Les données récoltées seront ensuite envoyées vers une base de données mondiale.

Prix : 6500 \$

Durée de vie : Jusqu'à 30 ans

Informations : <https://seabinproject.com/>

MANTEAU DE HELLY HANSEN POUR HOMME

MODÈLE HP RACING MIDLAYER (34041)

Cette veste intermédiaire imperméable, coupe-vent et respirante de style marin est parfaite pour l'automne avec sa technologie isolante LIFALOFT. Elle vous permet de bouger librement grâce à son tissu extensible double couche, tout en vous protégeant des intempéries. Son col et ses poches sont dotés de laine polaire, ce qui vous tiendra au chaud! Ses coutures sont étanches, la doublure sèche rapidement et les poignets sont réglables. Très polyvalente, vous pourrez la porter tous les jours.

Couleurs : marine ou rouge

Grandeurs : petit à extra extra large

Prix : 220 \$

En vente chez Marina Gosselin.

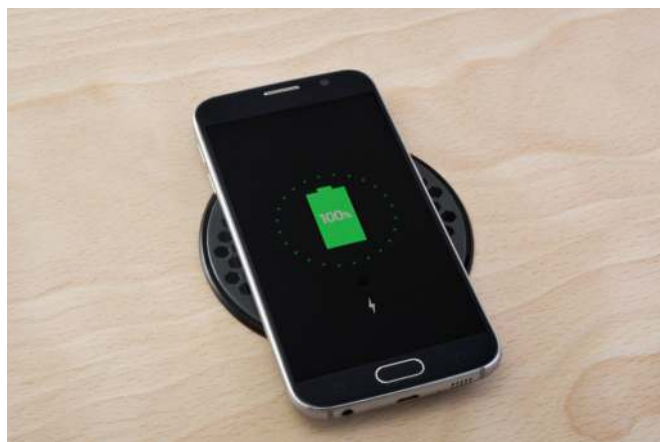
Informations : www.hellyhansen.com



CHARGEUR SANS FIL ÉTANCHE ROKK DE SCANSTRUT

MODÈLE SC-CW-02E

Vous pouvez désormais recharger votre téléphone intelligent à bord de votre bateau ou voilier avec le chargeur sans fil étanche ROKK de Scanstrut. Vous pouvez donc oublier sans problème votre câble de recharge à la maison! Sa surface est adhérente, antidérapante et résistante aux rayons du soleil. L'étanchéité de l'unité est de IPX6 et celle-ci est complètement scellée. Ce chargeur fonctionne sur un système de 12 ou de 24 volts. Vous pouvez l'installer sur une surface plane à l'intérieur ou à l'extérieur en perçant un trou d'accès pour le câble de 10 mm et l'ajuster à l'emplacement de votre choix. Compatible avec la technologie Qi, il fonctionnera avec divers modèles Samsung, Microsoft Lumia, LG, Google Nexus, iPhone 8, iPhone 8 Plus et iPhone X. Avant de vous procurer ce produit, **cliquez ici pour vérifier** si votre téléphone est compatible avec cette nouveauté.



Prix : 95,95 \$

En vente chez Marina Gosselin.

Informations : <http://scanstrut.com>

LORSQUE LE FUTUR ET LE PASSÉ SE RENCONTRENT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIGATEURS!

Du 24 au 27 février 2020, l'Association canadienne d'hydrographie (ACH) tiendra la Conférence hydrographique du Canada (CHC) au Centre des congrès de Québec sous le thème général *l'Hydrographie 2020 : Évolution dynamique*. Je vous invite à assister à la conférence et à visiter régulièrement le site <http://chc2020.org/fr>. Ce site évoluera selon les dates de tombée et les résultats des négociations avec les commanditaires.



Une épave peut être un navire, un engin flottant ou un objet (jeté ou tombé à la mer) flottant sur l'eau ou rejeté sur le rivage.

L'ACH et l'Hydrographic Society of America (THSOA), aux États-Unis, alternent annuellement dans l'organisation de cette conférence qui se tient en Amérique du Nord. Lorsque l'événement se tient au Canada, la Nouvelle-Écosse, le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique s'en partagent la tenue sur une base décennale.

La conférence regroupe des techniciens, des professionnels et des académiciens travaillant de près ou de loin avec les sciences dont l'hydrographie pourrait tirer un avantage. Les congressistes viendront principalement de l'Amérique du Nord et d'un peu partout dans le reste du monde pour créer des échanges intéressants sur des sujets très pointus ou d'intérêt général lors des séances, des démonstrations et des périodes sociales. La CHC garde le même esprit que celui exprimé par Sir Isaac Newton en 1692, soit : « *Si, au lieu de faire parvenir les observations des marins à des mathématiciens compétents, on envoyait des mathématiciens compétents à la mer, on ferait davantage pour améliorer la navigation et la sécurité des hommes en mer.* »

Lorsque la CHC se déroule au Québec, celle-ci revêt toujours un cachet spécial. Le milieu francophone attire les participants et les Québécois qui ont l'art de bien accueillir les visiteurs et de les surprendre par des activités thématiques et sociales qui sortent de l'ordinaire. Le savoir-faire québécois aura une occasion privilégiée de se mettre en évidence et de créer des alliances stratégiques.

Les enjeux scientifiques, la navigation efficiente et la place de la gent féminine dans le monde de l'hydrographie seront à l'honneur à la CHC, ce qui permettra de mettre en évidence des éléments

aussi intéressants qu'inusités. La CHC ressemble aux courses automobiles F1; les innovations présentées feront éventuellement l'objet d'une production de masse et d'optimisation des dimensions des instruments, afin de s'insérer dans les espaces généralement restreints dans le secteur de la navigation de plaisance. Toutes les innovations ont en commun le souci de la précision des données et de la rapidité de convergence dans leur délivrance, ainsi que de la sécurité de la navigation et de tous les utilisateurs des plans d'eau en général.

La CHC permettra aux spécialistes de discuter et de rêver à un monde meilleur à moyen et à long termes. Par contre, les navigateurs ont besoin d'un monde sécuritaire d'ores et déjà; c'est pourquoi les gouvernements doivent mettre en place des réglementations pour éviter la pollution des eaux, la propagation de substances nocives et d'éléments pouvant devenir dangereux.

À la fin juillet 2019, le gouvernement du Canada a mis en vigueur une nouvelle réglementation sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Les riverains subissent leurs effets parce qu'ils encombrant les rives et peuvent poser des risques pour l'environnement, l'industrie, la santé et le tourisme. Il s'agit de cas exceptionnels, mais ces exceptions ont des répercussions considérables sur les collectivités riveraines et peuvent entraîner des coûts importants pour tous les Canadiens dans l'enlèvement des bâtiments et la remise en état du milieu avant l'abandon de ceux-ci.

Cliquez ici pour trouver un condensé de l'information. Je vous invite aussi à lire les liens connexes à la fin de la page web pour en apprendre davantage.

Juste pour combler un oubli, vous êtes aussi les bienvenus à la Conférence hydrographique du Canada. Venez rencontrer les présentateurs et les exposants et soumettez-leur vos observations et vos préoccupations. Il est important que les préoccupations des fabricants et des hydrographes soient alignées sur celles des navigateurs commerciaux et que ces dernières soient alignées sur celles des plaisanciers. Il ne faut négliger aucun plan d'eau (petit et grand) pour la sécurité de tous ses utilisateurs.

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



LES CANAUX AU SERVICE DES PLAISANCIERS



Parcs Canada – Canal-de-Chambly.

Les canaux historiques nationaux font partie de notre paysage depuis si longtemps que plusieurs en oublient même leur existence! Or, lorsque nous nous rappelons tout ce qu'ils ont nécessité en termes d'efforts, d'énergie et de ressources pour y permettre la navigation commerciale, nous prenons conscience de leur importance. Aujourd'hui, ce sont les plaisanciers qui en profitent. Pour leur plus grand bonheur, d'ailleurs!

Les canaux vont révolutionner le transport maritime et permettre de connecter les plans d'eau aux villes en évitant des obstacles naturels maritimes.

DES CANAUX DANS LE MONDE ENTIER

Il y a plusieurs types de canaux : lit de rivière canalisée, canal latéral aménagé et rempli avec l'eau de la rivière, et construction de toutes pièces, là où ne coulait aucun cours d'eau. Il existe aussi des canaux sans eau, par exemple des canaux composés de bacs d'eau ou encore avec des rails pour transporter les barges¹. Pour en connaître davantage, vous trouverez en bas de page quelques références^{2,3}. Les canaux sont donc artificiels. Navigables ou non, leurs fonctions sont variables : ils peuvent soit transporter de l'eau (ce sont alors des canaux d'alimentation ou d'irrigation), soit être utilisés pour le transport (c'est le cas des canaux historiques du Québec).

Un canal se définit donc comme une machine hydraulique créée et aménagée pour laquelle la permanence d'une alimentation en eau suffisante à sa fonction doit être assurée (selon qu'il s'agisse d'une voie navigable ou d'une voie d'alimentation en eau), au cœur d'un environnement plus ou moins difficile.

Si votre âme est voyageuse comme la mienne, notez que vous pouvez visiter les canaux dans le monde entier : aux Pays-Bas, au Mexique, au Panama, en Écosse, en Italie (Venise), en Égypte (Suez), aux États-Unis, en Chine ou encore en France, pour ne nommer que ces pays-là. D'ailleurs, saviez-vous que se tient chaque année la **World Canals Conference**, où se réunissent des centaines de passionnés et d'experts pour échanger sur différents sujets en lien avec les canaux : la navigation bien entendu, mais aussi les questions environnementales (qualité de l'eau, faune et flore, aménagement des rives, etc.), le patrimoine, les nouvelles technologies et l'innovation, la sécurité, les métiers dans les écluses, etc.

DES ÉCLUSES, DES PONTS ET... DU PATRIMOINE

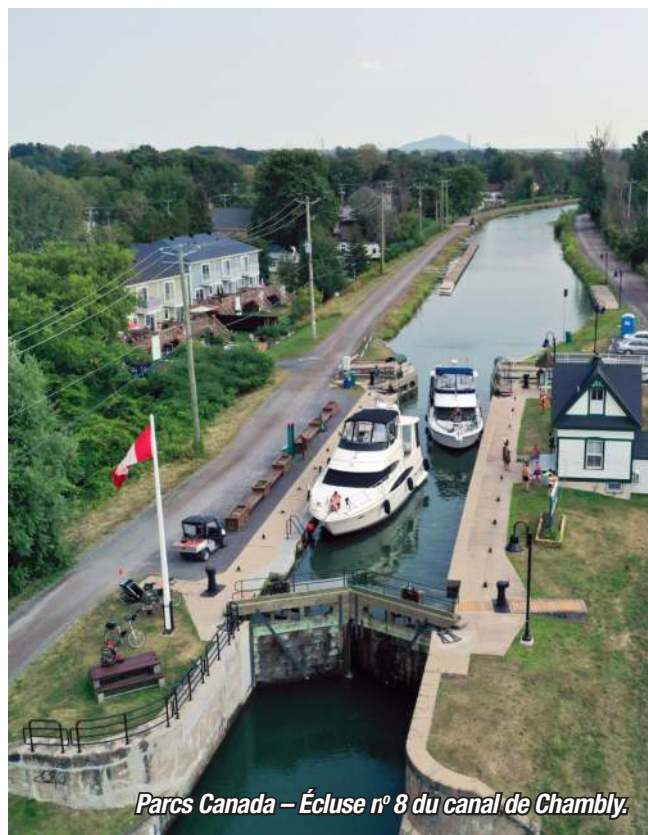
Jouons un peu! Savez-vous où se trouve la plus haute écluse au Canada? Je vous mets au défi de deviner : elle se trouve au **lieu historique national du Canal-de-Carillon**. Autre fait surprenant à propos de l'écluse de Carillon : sa porte guillotine pèse l'équivalent de 33 éléphants d'Afrique?

Enfin, pouvez-vous nous dire quel est le seul canal dont les écluses sont encore actionnées manuellement au Québec? **Le canal de Chambly!** Et si vous ne l'avez pas encore visité, je vous y donne rendez-vous lors de la prochaine saison! On y trouve des ponts levants, tournants et des écluses manuelles. Deux de ses ponts fonctionnent aussi grâce à la force humaine. Prêt pour le spectacle? C'est parti! Mes coups de cœur 2019 : l'écluse n° 8 à Carignan et le pont n° 9, à Saint-Jean-sur-Richelieu.

Avez-vous remarqué comme moi que c'est toujours tellement agréable de discuter avec le personnel sur le terrain? Éclusiers, éclusières, pontiers et pontières sont les yeux et les oreilles des employés comme moi, qui restent un peu trop souvent dans le bureau. Ils vous accueillent, vous conseillent, vous informent; ils sont là en tant qu'experts (et surtout, passionnés!) pour vous offrir un service cinq étoiles.

Qu'importe le moyen de locomotion choisi, vous ne pourrez manquer les maisons, les ponts mobiles, les logettes et les écluses qui ponctuent le paysage du lieu historique national du Canal-de-Chambly. La valeur patrimoniale du canal y est indéniable, réjouissons-nous!

Notez que le pont n° 9 est le plus ancien du canal de Chambly. Certains disent qu'il serait même le



Parcs Canada – Écluse n° 8 du canal de Chambly.

NAVIGATION

plus ancien des trois ponts tournants à assemblage à cheville subsistant encore sur le réseau des canaux de Parcs Canada à travers le pays! Ce dernier est hautement représentatif de la technologie utilisée au Canada pour la construction des ponts lors des années 1880 et 1890.

Si vous souhaitez en savoir davantage sur des anecdotes en lien avec les ponts de la rivière Richelieu, faites escale à Saint-Jean-sur-Richelieu et visitez cet automne le superbe Musée du Haut-Richelieu, qui présentera une exposition sur le sujet du 12 septembre au 1^{er} décembre 2019.



Parcs Canada - Pont tournant du canal de Chambly.

SOUVENIRS D'ÉTÉ

Les canaux sont une source inestimable d'anecdotes, d'histoires et de légendes, alors n'hésitez pas à nous partager vos expériences et vos souvenirs. Vous contribuerez ainsi vous aussi à la riche histoire des canaux! Et puis, je serai heureuse de pouvoir vous interviewer.

Je remercie d'ailleurs encore ce couple charmant rencontré au mois d'août dernier qui nous a permis de prendre ce cliché plutôt peu commun de leurs quatre compagnons à pattes. C'était à **l'écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue**, et je peux vous garantir qu'ils étaient heureux de poser pour nous!

Si la saison estivale 2019 a débuté tardivement, les chaudes températures qui ont suivi ont permis de se rattraper sur l'eau. Vous avez été encore nombreux à naviguer dans nos canaux cet été. Si certains d'entre vous n'ont été que de passage, d'autres ont eu la chance de découvrir et de profiter de nos installations un peu plus longtemps, comme le démontre l'achalandage à nos quais d'amarrage de nuit.

Vos coups de cœur : les quais des écluses n° 1 et n° 5 à Lachine, la place des Barges, un incontournable très prisé du côté de Chambly et **le canal de Saint-Ours** et son petit havre de paix désormais connu de plusieurs. Enfin, vous êtes nombreux à apprécier les festivités en rives des canaux. Vos doux souvenirs de la saison : les artistes qui se sont produits en plein air au Canal-de-Chambly. L'ambiance y était festive et unique! Pensons également au féérique festival des montgolfières de Saint-Jean-sur-Richelieu : impossible de se lasser de ce festival de ballons



colorés. Et vu de l'eau, c'est encore plus beau! **Le canal de Lachine** connaît toujours autant de succès pour l'initiation au camping sur ses berges. Et grande nouveauté cette année : vous avez été plusieurs à vivre avec nous la première édition du Noël des campeurs de Montréal, qui s'est tenue sur la Berge des coursiers du canal de Lachine, juste au pied de l'usine de farine Five Roses. En famille ou entre amis, nous espérons que vous avez apprécié toutes les belles occasions de vous retrouver ensemble et de profiter des services et des animations offerts dans les canaux de Parcs Canada.

Ces dernières navigations sous les couleurs de l'automne ont été magnifiques. Nous espérons que vous avez aussi profité de l'air frais et de cette luminosité si particulière à cette période de l'année. Les décors variés des canaux qui nous permettent de voyager au cœur du patrimoine et de l'histoire offrent une multitude d'idées d'escapades et de séjours pour la prochaine saison!

Pour tous les détails, visitez le parcscanada.gc.ca/canaux.

Et suivez-nous sur Facebook!

 @LHNauQc

 @CanaldeLachine ■

¹ <http://www.brooklineconnection.com/history/Facts/PennCanal.html>

² Malaterre P-O, Baume J-P, Dorchie D, Dejean C et Gilles Belaud (2013), *Gestion opérationnelle des transports d'eau dans les canaux et les rivières*. Sciences Eaux et Territoires, 2013/2 (Numéro 11), p 36- 43. <https://www.cairn.info/revue-sciences-eaux-et-territoires-2013-2-page-36.htm#>

³ Hadfield, Charles (1986), *Canaux du monde: navigation intérieure passée et présente*, David et Charles, ISBN 978-0-7153-8555-5.

COURSE OU CROISIÈRE, POURQUOI CHOISIR?



Dès janvier, une partie de l'équipage de Gravlax se familiarise avec le plan d'eau à Charleston, en Caroline du Sud. Riccardo Bini au piano et Catherine Duhamel à la barre.

Quand nous avons choisi notre voilier *Gravlax* parmi les milliers de bateaux disponibles dans le monde, nous cherchions un bateau sécuritaire, capable de bien performer sur un parcours de course, assez autonome pour traverser un océan et accueillant pour des équipiers de tous âges. Les gens qui me demandent conseil pour l'achat de leur bateau cherchent aussi une certaine polyvalence : le meilleur compromis entre la performance et le confort pour leurs projets parfois variés. Pourtant, après l'achat de leur bateau, la plupart des marins choisissent un camp : soit ils allègent le bateau et investissent dans des voiles de course, soit ils l'arment pour y passer leurs vacances et abandonnent à tout jamais l'idée de changer de voile en virant une bouée entourés de leur pairs. Pour notre part, nous continuons à faire les deux et ce n'est pas demain que nous allons nous priver de l'un ou de l'autre!

L'hiver dernier, nous avons choisi de participer à la Sperry Charleston Race Week, une semaine de courses qui se tient chaque année en Caroline du Sud. Tout l'équipage était enthousiaste, moi le premier, à l'idée des courses et du voyage qui allait nous y mener. Comme notre tirant d'eau ne nous permet pas de passer par le Richelieu ni par le système de canaux de l'État de New York, nous devons contourner la Nouvelle-Écosse. Nous en avons donc profité pour participer au Parcours du Bœuf à Tadoussac, aux régates Latitude Marine à Rimouski et à La Cormorandière aux Îles-de-la-Madeleine. Après ces quelques courses très agréables, nous avons fait un petit détour pour visiter le lac Bras d'Or avant de faire escale à Halifax, le dernier port canadien sur la route vers les États-Unis.

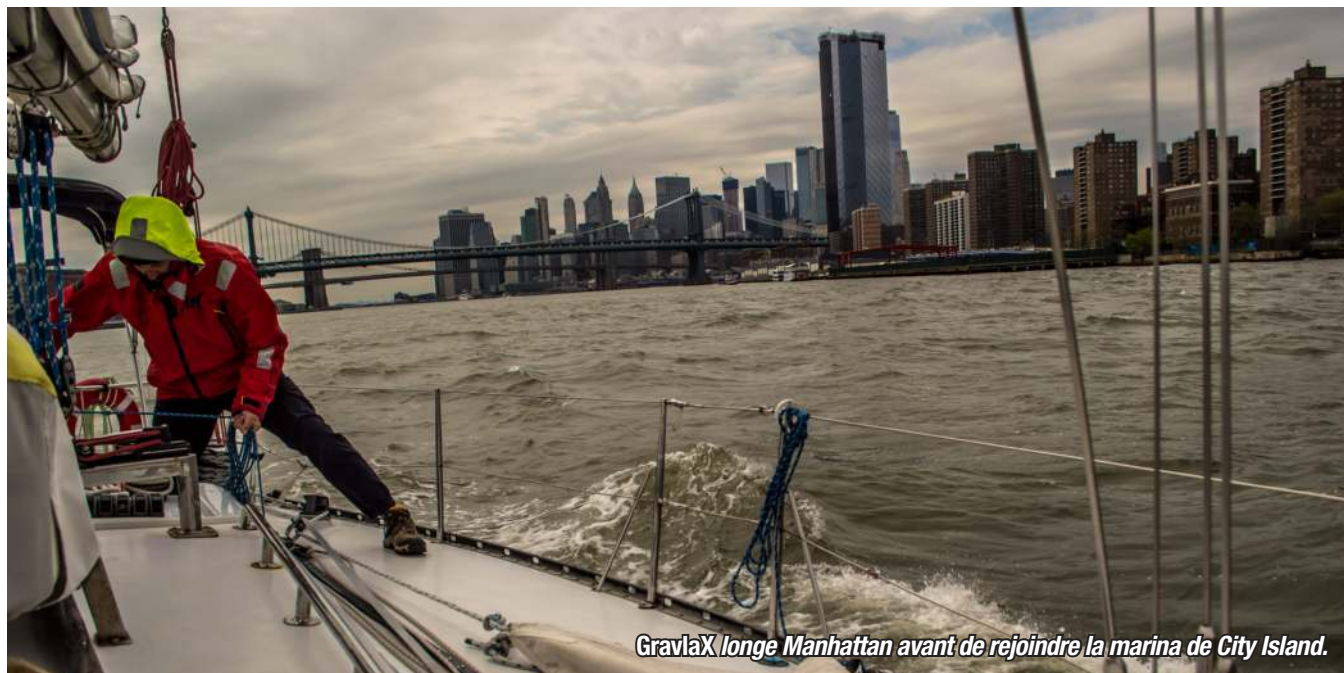
Comme je n'avais plus confiance en notre enrouleur, nous avons fait une pause à Portland dans le Maine pour le faire remplacer par un étais creux à double gorge, plus léger et plus efficace quand vient le temps de changer de voile d'avant. Nous avons ensuite fait escale à Mystic Seaport, un musée maritime dans lequel il est possible d'accoster. J'affectionne tellement ce lieu mythique que je tenais à le faire découvrir à mon équipage à l'aller et au retour! De là, nous avons suivi la trace des baleiniers vers l'île de Nantucket, une nouvelle destination qui nous a beaucoup plu. Les ouragans Florence et Michael nous ont ensuite ralentis et forcés à sortir momentanément le bateau de l'eau à Beaufort, en Caroline du Nord. J'en ai profité pour retourner travailler quelques semaines, car la voile c'est bien beau, mais il n'y a pas que ça dans la vie!



Patrick Gagnon met l'énergie de tout son corps pour hisser rapidement la grande voile de Gravlax.

La veille du jour de l'An, nous avons finalement atteint Charleston, notre destination finale. Ce fut un voyage riche en émotions auquel presque tout l'équipage de course a pu participer. Pendant l'hiver, quand j'ai pu me libérer du boulot, je suis allé faire de la voile dans le coin pour me familiariser avec le plan d'eau des Carolines. Nous avons également fait quelques courses avec la flotte locale sur les parcours qui étaient au programme ce printemps. La préparation pour la course était alors un très bon prétexte pour faire de la belle croisière dans ces estuaires complexes et pour faire connaissance avec des marins d'expérience (régatiers ou non) qui resteront longtemps de bons amis, peu importe les degrés de latitude qui nous séparent aujourd'hui.

Cette année, en partageant croisières et convoyages avec les équipiers qui sont fidèles à notre bon vieux *Gravlax*, j'ai réalisé que ces longs milles nautiques détendus sont aussi une opportunité en or de parfaire plusieurs aspects de notre travail d'équipe. Le rythme des quarts invite chacun à alterner entre la barre, la table à carte et le pont. En course, l'expérience ou la physionomie de chacun le prédestine à la barre, au pont avant ou à la manivelle de winch. Cependant, en croisière, tous peuvent améliorer leur compréhension globale des manœuvres et des réglages. Cette rotation est très bénéfique une fois à destination lorsque nous reprenons l'uniforme et que nous nous mesurons à d'autres bateaux autour des bouées du parcours. En



GravlaX longe Manhattan avant de rejoindre la marina de City Island.

comprenant les défis et les objectifs de chacun, les membres de l'équipe travaillent davantage à l'unisson. De plus, une meilleure compréhension des systèmes du bateau permet à l'équipage de participer activement à son entretien et de mieux réagir en situation d'urgence. D'autre part, la course est aussi bénéfique à la croisière, car elle pousse l'équipage à ne faire qu'un avec le bateau et son gréement. Cela permet de hisser la voilure appropriée en croisière sans provoquer d'usure prématurée. En convoi, il va sans dire que le skipper dort mieux entre ses quarts quand il a vu son équipage virer des dizaines de bouées...

Mon père disait qu'il faut au moins cinq ans pour former un équipage de régates compétitif sur un quillard. Adolescent à l'époque, j'étais convaincu que c'était parce qu'il était meilleur marin que pédagogue qu'il lui fallait si longtemps pour y parvenir... Maintenant que c'est moi qui prend la barre sur la ligne de départ et qui constate la lenteur avec laquelle nos performances s'améliorent, je dois admettre une fois de plus que le paternel avait raison. En effet, recruter des équipiers qui comprennent les réglages et les manœuvres, former des néophytes motivés et apprendre ensemble les chorégraphies qui sont spécifiques à chaque plan de pont, ce n'est pas instantané! Dans le feu de l'action, que ce soit pendant une régates ou lors d'une pratique, les équipiers (et le skipper aussi!) sont souvent trop stimulés pour bien absorber toute l'information qui leur est transmise. C'est d'ailleurs une fois les voiles ferlées, lors du débriefing, qu'une équipe en apprentissage tire les conclusions les plus judicieuses, soit celles qui permettent d'améliorer les performances à long terme.

Quand vient le temps de convoier un bateau voué uniquement à la croisière vers son prochain terrain de jeu, il est souvent difficile de trouver l'équipage requis pour franchir tous les milles (parfois doux, parfois salés) qui attendent patiemment l'étrave alourdie par la chaîne et l'ancre. Par contre, une fois qu'on a réuni un équipage complet pour une saison de courses,

la planification d'un convoiage devient un jeu d'enfant : les équipiers méritants et disponibles se portent naturellement volontaires. Ils en profitent même parfois pour faire découvrir leur passion et le bateau qu'ils se sont peu à peu approprié à leurs amis et à leur famille, à condition que la permission de monter à bord leur soit accordée, bien sûr! Au final, après quelques années de navigation avec le même équipage, j'ai maintenant le loisir de laisser mes équipiers, qui ont démontré aptitudes et connaissances, convoier *GravlaX* en mon absence. Bref, tout le monde en sort gagnant!

Marins de tous niveaux d'expérience et de tous âges, n'hésitez pas à troquer les bouées du parcours pour la navigation au long cours, et vice-versa. Vos bateaux dorment trop souvent au quai faute d'équipage ou d'horizons lointains. Sur votre première ligne de départ, vous serez sans doute forcés de quitter votre zone de confort, mais aussi grisés par une adrénaline nouvelle. Une bonne préparation du bateau, quelques entraînements avec votre équipage grandissant et une lecture attentive des règles de course suffiront pour participer à l'une des courses amicales de votre plan d'eau en toute sécurité. D'ailleurs ces règles qui s'appliquent sur le parcours sont basées sur celles qu'il faut absolument connaître pour éviter les abordages.

Malheureusement, trop de marins sans expérience de régate ignorent les règles de route! De surcroît, vous améliorerez sans doute vos manœuvres, vous apprendrez des bateaux semblables qui vous dépassent les bons réglages et vous vous ferez de nombreux amis! Assoiffés de meilleurs résultats, les membres de votre équipage de plus en plus dévoués pourront être mis à contribution pour lubrifier l'accastillage qui en a besoin, polir, réparer, et qui sait, peut-être même remplacer un ou deux cordages qui ont atteint la fin de leur vie utile! Si c'est l'équipage qui vous manque, sachez que sur internet comme à votre marina, il y a des gens qui veulent naviguer et qui n'attendent que vous pour découvrir notre sport rassembleur!


Pour ceux parmi vous qui ne font que de la régate, je vous invite à quitter votre plan d'eau habituel et à aller voir ailleurs si vous y êtes! Il suffit d'aborder l'idée d'un calendrier de convoiage et de courses plus lointaines avec votre équipage habituel pour faire jaillir une étincelle... En peaufinant la planification de votre itinéraire, vous verrez que c'est plus facile et moins cher qu'on ne le croit à priori. Sur de nouveaux plans d'eau où vous vous mesurerez à des flottes différentes, vous découvrirez des ports accueillants, vous observerez d'autres courants et des vents différents. Tous ces apprentissages nourriront votre sens marin et amélioreront vos performances.

Le désir de faire accélérer votre bateau et votre équipage grâce à la force du vent s'ajoutera à celui d'explorer et de découvrir ce qui vous attend au-delà de l'horizon. Après tout, ce sont des voiliers en quête de nouveaux défis qui ont découvert la plus grande partie de notre planète!

Au plaisir de vous croiser sur une ligne de départ loin de chez vous... et de chez moi!

Suivez-nous sur nos réseaux sociaux!

 @GravlaX

 @team_gravlaX

 @cecile.hauchecorne

LA REMISE À NIVEAU DU VOILIER *PARADIGME 2.0*



Après six ans de navigation en mer de la côte est des États-Unis jusqu'en Californie en passant par les Caraïbes, Panama et les îles Galápagos, *Paradigme 2.0* était dû pour un entretien majeur cette année.

La Californie du Sud offre un des meilleurs endroits sur la côte Pacifique pour compléter de tels travaux. La baie de San Diego comprend un éventail complet de revendeurs de tous les produits nautiques inimaginables et la proximité avec le Mexique permet de contracter des travaux à faible coût de main d'œuvre.

Les travaux de remise à niveau de *Paradigme 2.0* ont en fait commencé à San Carlos dans la région de Sonora, au Mexique, en décembre 2018. La quille montrait des signes de corrosion. Elle a donc été sablée jusqu'au métal et une nouvelle couche de protection en époxy et de peinture *antifouling* a été appliquée, le tout pour une facture de 2000 \$US. Un nouvel autopilote a aussi été installé. Le moteur électrique Lewmar installé par l'usine Bavaria a rendu l'âme après environ 25 000 milles nautiques. Lewmar en a fourni un nouveau pour 2000 \$US

Après une troisième saison dans la mer de Cortez, *Paradigme 2.0* a refait le *Baja Bash* pour une deuxième fois. Les Américains appellent *Baja Bash* le chemin du retour vers la Californie à partir de Cabo San Lucas. Les vents dans la région viennent presque exclusivement du nord, ce qui rend le parcours vers la Californie inconfortable alors que le bateau *bash* contre le vent.

Par opposition, quand on part de la Californie pour se rendre à Cabo San Lucas, on rencontre des conditions faciles de portant, le voyage du nord vers le sud est surnommé *Baja HaHa!* Une fois revenu dans la région d'Ensenada, juste au sud de Tijuana, le bateau fut mis en cale sèche à **Baja Naval**.

Comme la plupart des villages sur la côte ouest du Mexique, Ensenada est à la base un village de pêcheurs. Avec le temps, l'endroit est devenu un port commercial qui accueillent des cargos de conteneurs et de marchandises en vrac ainsi que les grands navires de croisière avec leurs cargaisons de touristes. Beaucoup de Mexicains de la région gagnent leur vie soit de la pêche ou en réparant des bateaux de génération en génération. Ce rapport à la mer fait d'Ensenada un endroit où les ouvriers compétents ne manquent pas. Le chantier de Baja Naval est en exploitation depuis 1987. Il a une réputation enviable auprès de la communauté de yachting de la Californie jusqu'à Vancouver. Plusieurs propriétaires de bateaux y prévoient un arrêt annuel pour profiter du travail d'excellente qualité du chantier et de ses prix très abordables. *Paradigme 2.0* y a reçu une nouvelle couche de peinture antisalissure sur l'ensemble de la coque, des réparations au bossoir et un nouveau passe-coque en prévision de l'installation d'un dessalinateur. Également, les roulements de la tige du gouvernail et la valve de sortie du réservoir septique furent remplacés. Ces travaux ont été réalisés à une fraction du prix de ce qu'ils auraient coûté au Canada ou aux États-Unis (à San Diego, la facture aurait monté à environ 20 000 \$ US, alors qu'à Baja Naval elle fut de 6000 \$US).

Après la remise à l'eau, ce fut un retour vers San Diego pour une expertise maritime complète. La plupart des systèmes du bateau se sont révélés être en très bon état.





Résultats d'un mois à quai à Ensenada.



Malheureusement, lors de l'inspection, le gouvernail montrait des signes de délamination et d'infiltration d'eau. Ces dommages sont probablement dus à la formation de corrosion électrolytique sur la tige du gouvernail. Ce phénomène se produit lorsqu'un courant électrique passe entre la mer et le voilier. Les différents métaux exposés à ce courant subissent alors une corrosion rapide. Cela arrive souvent dans les marinas lorsque le bateau est branché à l'électricité. Ce problème peut en grande partie être éliminé grâce à l'installation d'un isolateur galvanique. Cette solution est bien connue et peu dispendieuse. La raison pour laquelle les grands fabricants et les concessionnaires de bateaux omettent d'installer un tel dispositif reste un mystère complet! Facture de l'inspection incluant la sortie de l'eau : 2000 \$US.

Plusieurs solutions existaient pour remettre en état ce vieux gouvernail. J'ai cependant choisi d'en commander un nouveau identique à l'original, fabriqué par Jefa, au Danemark. *Paradigme 2.0* traversera le Pacifique au cours de l'hiver 2019-2020. Je ne voulais pas craindre un bris de gouvernail loin de tout secours. Une autre facture de 2700 €. Les chantiers de San Diego demandaient environ 4000 \$US pour sortir le voilier de l'eau, préparer le nouveau gouvernail (époxy et antisalissure) et l'installer. Ce sera donc un retour vers Ensenada et Baja Naval, où ces travaux pourront être complétés pour environ 1500 \$US. Au moment d'écrire ses lignes, je cherche un solution pour renvoyer ce gouvernail au Québec afin de le faire réparer.

Entretemps *Paradigme 2.0* a reçu un nouveau dessalinisateur de type Spectra Cape Horn Extreme 330 commandé de Miami pour 6000 \$US et un hydrogénérateur Watt and Sea de 300 W 4000 \$US. L'électricité sur le voilier est fournie par 470 W de panneaux solaires. Ceux-

ci fonctionnent avec une banque de batteries lithium installée en 2014. Ces batteries offrent une performance et une durabilité inégalée par les AGM. Elles acceptent la charge plus rapidement que les anciennes technologies de batteries. Ce système permet de fonctionner en autonomie énergétique complète en navigation de haute mer, sans avoir recours à l'alternateur du diesel. Tant qu'on navigue au grand soleil... Ce n'est pas toujours le cas évidemment! Le nouveau dessalinisateur de Spectra représente une consommation supplémentaire de 15 ampères sur un circuit 12 volts pour une production de 15 gallons à l'heure. L'hydrogénérateur de Watt and Sea devrait facilement répondre à cette demande supplémentaire en plus de fournir une production excédentaire au large lors des journées où le soleil ne sera pas au rendez-vous. Cette combinaison augmentera grandement l'autonomie de navigation.



Installation du nouveau dessalinisateur de type Spectra Cape Horn Extreme 330.

Une nouvelle hélice pliante de Flexofold a été installée pour le coût de 2000 \$US. C'est un nouveau modèle deux pales avec un cœur en composite qui devrait éliminer complètement les problèmes de corrosion électrolytique. Cette nouvelle hélice en association avec un nouveau Code 0 réalisé par **Voile Sansoucy** devrait permettre à *Paradigme 2.0* d'atteindre sa vitesse de coque en-dessous de 12 nœuds de vent apparent, ce qui permettra de préférer des conditions de navigation calmes lors des passages. Le Code 0 spécifiquement fabriqué pour *Paradigme 2.0* avec la chaussette de type ATN m'est revenue à 5600 \$CA. Au-delà de la performance pure, ces éléments autorisent des navigations efficaces, agréables et plus sécuritaires. Depuis mon passage des Galápagos vers la Californie, je recherche des vents de moins de 15 nœuds pour compléter mes passages hauturiers. **Voile Sansoucy** fabrique au Québec des voiles de première qualité. J'ai très hâte de placer cette voile fabriquée à Mirabel sur un bord de grand large transpacifique!

Il y a quelque chose de fantastique à naviguer proche de la vitesse de coque du bateau sans vagues. Le bateau est peu sollicité par les conditions de mer, le voyage se déroule de façon prévisible en bouclant 150 milles nautiques par 24 heures. Le soleil se lève et se couche. *Paradigme 2.0* sera fin prêt à partir vers la fin octobre, et la première destination sera Hawaï. Un petit test en mer de 2200 milles nautiques pour valider les dernières réparations et modifications! Par la suite, je prévois installer un radar, changer les matelas des lits, installer un système de chauffage, acheter une nouvelle chaîne d'ancre et remettre à niveau le radeau de survie. Pour ne rien manquer, cliquez *J'aime* sur ma page Facebook **Paradigme 2.0** et visitez **OpenExplorer!** Vous aimeriez découvrir la mer de Cortez au printemps? Contactez-moi par courriel au nicolas235@icloud.com. ■

SYMI... LA MAGNIFIQUE!



Vue en plongée du port de Symi à partir du sentier pédestre.

Enclavée dans la côte carienne de la Turquie, l'île grecque de Symi est un incontournable. Après avoir fait escale dans tous les archipels grecs et y avoir visité au-delà d'une centaine d'îles au cours des 10 dernières années, notre préférence se tourne toujours et invariablement vers Symi. Voilà pourquoi, après l'avoir citée à plusieurs reprises dans nos articles précédents, nous avons choisi cette fois-ci d'en faire notre sujet principal et de vous présenter Symi dans toute sa splendeur!

Symi, qui s'écrit aussi *Simi* (c'est le privilège des Grecs!), fut jadis très prospère, reconnue principalement pour ses chantiers maritimes et ses plongeurs d'éponges. Ses chantiers construisirent entre autres les galères rapides de l'Ordre des Chevaliers de Saint-Jean qui a régné en mer Égée du XII^e au XIX^e siècle. L'île a pris son essor sous le régime ottoman et de somptueuses résidences y furent construites. Au début du XX^e siècle, plus de 22 000 personnes vivaient sur l'île et produisaient plus de 500 navires par année.

L'occupation italienne, l'avènement des navires à vapeur et la montée rapide de Kalymnos, une île voisine, à titre de premier producteur d'éponges en mer Égée, sont les principaux facteurs ayant contribué à mettre fin à la prospérité de l'île. Symi a toutefois su préserver tout son charme. Son étalement urbain en arène, ses rues étroites parfois toutes de marbre, ses escaliers escarpés et ses magnifiques demeures néoclassiques aux mille et une couleurs serrées les unes sur les autres ont de quoi impressionner le visiteur à son arrivée. Ici, pas de grands hôtels pour défigurer le paysage, que des résidences souvent cossues, datant du XV^e siècle et construites par de

riches marchands et capitaines, restaurées selon les normes strictes du département d'urbanisme. C'est que Symi fut déclarée en 1971 « site historique à préserver » par le ministère de la Culture.

À quai sur votre voilier, vous aurez l'impression de vivre tout le romantisme que dégage la ville et de partager la vitalité unique de Symi.

Ici, pas de tourisme de masse, que des visiteurs quotidiens venus de Rhodes ou de Turquie par bateau, des touristes pour une visite d'un jour et quelques autres en formule sac à dos/traversiers. Et si vous optez pour cette dernière formule, vous pourrez habiter à peu de frais une vieille résidence magnifiquement rénovée avec vue imprenable sur le port ou un moulin à vent remis en état tout au sommet de la crête avec ses vues à 360 degrés à couper le souffle!



Hilda en compagnie de Théo, ce gentil géant, maître de quai au rire communicatif!

Les allées et venues des traversiers et des bateaux de touristes ne manquent pas d'animer les quais lors de leurs arrêts. Cependant, avant 10 h et après 16 h, le port retrouve son rythme et son calme habituels. Les restaurants, cafés, bars et boîtes de nuit abondent sans toutefois la frénésie du tourisme de masse.

Symi est une île passionnante avec son caractère propre, sa finesse, la beauté des lieux et la gentillesse de ses habitants. Vivre à quai au port de Symi comporte toutefois certains inconvénients liés aux va-et-vient des traversiers et des bateaux de touristes. Leurs déplacements, tout comme ceux des super yachts d'ailleurs, créent des crues soudaines et importantes d'eau qui entraînent à leur tour des dégâts aux voiliers qui n'ont pas pris les précautions nécessaires. Ainsi, pour minimiser les risques de bris, il faut garder une bonne distance du quai et décaler les mâts entre voisins pour éviter qu'ils se frappent. Il faut aussi s'attendre qu'inévitablement un voisin déposera son ancre sur la vôtre, ce qui le mettra généralement dans le pétrin et vous obligera par la suite à vous repositionner. Pour ces raisons, plusieurs équipages préféreront la tranquillité de Pethi à l'atmosphère du port.

Symi, ce sont des préposés portuaires sympathiques, des restaurateurs amicaux, des marchands attentionnés. Théo, maître de quai préposé à la mise à quai des bateaux, vous accueille avec

NAVIGATION

fierté comme si vous étiez son premier client du jour. Jordana, cette belle Lituanienne au large sourire mariée à un Symiote, vous invite à son restaurant familial To Spitiko et n'hésitera pas à vous conseiller sur son menu. J'ai même eu droit à une leçon sur la façon de manger les joues d'un rascasse (appelé aussi *scorpion fish*)! La cuisine traditionnelle grecque est particulièrement savoureuse. Si elle comporte plusieurs plats de viandes et de poissons savoureux, elle possède aussi de nombreux plats végétariens cuisinés que l'on prend plaisir à partager. Et que dire des crevettes de Symi, plus petites que nos crevettes de Matane. Préparées avec soin et mangées tout entières, elles sont un vrai délice.

Au marché Yorgianna vous trouverez une sélection exceptionnelle de vins allant de 4 à 400 euros! Pour 4,5 euros, celle-ci vous proposera *Kings of Arts*, un vin rouge IGT de Macédoine de la maison Nico Lazaridi, tout à fait agréable au palais. Vous pourrez faire provision de prosciutto en format de 500 g pour moins de 12 euros et qui se conserve jusqu'à la dernière tranche. Vous ferez également provision des spécialités grecques telles que le miel de thym, le yogourt, les câpres, les fromages et les pâtes fines. Service de livraison offert gratuitement au bateau, vous en profiterez pour faire de bonnes réserves.

Et que dire des fruits et légumes frais du moment, des poissons achetés directement du pêcheur avec qui vous aurez toutefois à négocier fort! Le boucher, quant à lui, vous offrira l'agneau frais de l'île pour un prix dérisoire. Un gigot de 1,7 kg acheté en prévision de la venue des amis aura coûté 18 euros! Avec un peu de chance, vous trouverez également de la chèvre élevée en liberté à tout aussi bon prix.

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



Vue panoramique du village et de la baie de Pethi à droite à partir de la chora.

Vous aimez les randonnées pédestres, alors vous serez bien servi! Tout autour du port et dans maints endroits sur l'île, vous trouverez des pistes et des sentiers avec des points de vue imprenables. À Symi même, vous pourrez emprunter les escaliers de pierre pour rejoindre un sentier tout en haut qui surplombe à pas moins de 60 m le port. Du sentier vous profiterez de vues en plongée saisissantes.

L'île comporte de nombreux mouillages, entre autres sur la baie de Pethi, bien protégée et préférée par de nombreux équipages pour sa tranquillité et sa proximité avec le port. De fait, une navette fait l'aller-retour aux heures tout au plus. Entre la baie de Pethi et le port, on trouve une *chora* tout en haut avec ses bâtiments historiques et son propre écosystème, incluant ses restaurants, ses boutiques et son musée. L'endroit mérite le détour pour peu qu'on soit disposé à monter les quelque 500 marches de marbre pour y parvenir!

Tout autour de l'île on trouve des mouillages parfois spectaculaires. Celui de Thessalona s'appuie sur une falaise de plus de 100 m qui plonge directement dans la mer. Celui de Panormitis au sud de l'île est un lieu patrimonial et religieux. Un imposant monastère orthodoxe datant du 5^e ou 6^e siècle, mais construit pour l'essentiel au XVIII^e siècle, occupe la vaste majorité de ses rives. L'endroit est bien abrité et généralement paisible, sauf lors des brefs passages des hordes de touristes venues par bateaux se recueillir sur le site de la prétendue apparition de l'archange saint Michel. Le dimanche matin, vous aurez droit à une longue messe en latin diffusée par les puissants haut-parleurs du monastère.

POUR REJOINDRE SYMI

En Grèce, on peut rejoindre Symi par traversier de Rhodes ou même d'Athènes. À voile en formule charter, il est préférable de prendre possession de son voilier soit à Rhodes ou à Kos. Ces deux îles sont reliées par lignes aériennes. Dans les deux cas vous serez près de Symi et aurez le loisir de visiter les îles environnantes du Dodécanèse, en particulier Tylos la jolie, Nisyros la volcanique, Kalymnos le royaume des éponges, Patmos et son monastère muré ainsi que les îles sauvages de Lipsos, Arki et Agathonisi.

À éviter : les périodes super occupées de juillet et août. De plus, mai et juin ainsi que septembre et octobre offrent de meilleures conditions de voile alors que le meltemi se fait plus discret.

De la Turquie, on peut rejoindre Symi par Bodrum, Datça ou Bozburun. Trois ports douaniers où l'on peut effectuer sa sortie du pays pour se diriger vers la Grèce, dont Symi s'avère une excellente porte d'entrée, avec ses douaniers et policiers portuaires sympathiques et compréhensifs. De plus, sur l'île, nul besoin de prendre un agent douanier puisque les démarches peuvent être faites par le capitaine du navire.

Alors Symi, ça vous intéresse? Profitez-en tandis que le tourisme de masse n'a pas encore fait ses ravages! ■

« ALLONS VÉRIFIER L'ÉTAT DE NOS FINANCES! » LES ÎLES CAÏMANS



Providencia, un autre petit paradis qu'il nous faut se résoudre à quitter.

On quitte ce petit paradis perdu qu'est Providencia, une île située très loin de sa mère patrie, la Colombie. De nombreux actes de piraterie ont tout récemment été perpétrés à bord de voiliers sur les côtes du Nicaragua et du Honduras. On avait donc préparé une route qui éviterait les hauts-fonds du Honduras; ses îles et ses côtes et par conséquent ses *méchants occupants* éventuels. Ce détour nous demandait une bonne journée de plus de navigation. Brian de *Copernicus* nous persuade de deux choses : d'abord que le piratage s'est arrêté aussi vite qu'il avait commencé, parce que les voleurs se sont vite rendu compte que les attaques de bateaux de plaisance n'en valaient pas la peine. Ils n'ont pas les codes des téléphones ou des ordinateurs portables, ils ne savent pas trop quoi faire avec les instruments électroniques de navigation. Restent les alcools et monnaies trouvés à bord. Beaucoup de trouble pour pas grand-chose finalement. Son deuxième argument, que nous avons déjà considéré, est que notre plan de navigation annonce la misère avec vagues de front et vent au près pour une bonne moitié du parcours. On décide de revenir au parcours initial plus direct. Nous nous priverons également de la visite des îles de Guanaja et Roatan qu'on dit très belles. Les hauts-fonds sont nombreux même loin des côtes. On navigue prudemment : silence radio et feux de position éteints pendant la nuit. Bien sûr, ça oblige la personne de quart à être encore plus vigilante. On n'allume que si un navire est en vue.

On camoufle quand même VHF portable, téléphone, portable principal, iPad et iPod au cas où nous serions abordés tout en laissant les plus vieux appareils disponibles. On se dit que c'est en de telles circonstances qu'une arme à bord, même une fausse, pourrait être utile, les pirates du coin n'ayant que des couteaux de pêche. Le seul fait de leur montrer le jouet suffirait alors à les dissuader. C'est d'ailleurs ce qu'avait fait Jacques de Fidelio en tenant en mains son pilote automatique de barre franche, lequel a toute l'apparence d'une carabine. Les pirates avaient alors déguerpi plus vite qu'ils n'étaient arrivés.

Direction Nord. Avec *Copernicus*, on quitte Providencia en essayant trois grains de suite. Les deux voiliers se tiennent à vue. Depuis le Panama on a adopté les quarts de nuit de deux heures. Auparavant, on en faisait trois. On est d'accord pour dire que c'est mieux. Deux heures donnent quand même le temps au dormeur de récupérer un peu et surtout permet à la vigie d'être plus vigilante, car en de telles circonstances, on l'a déjà dit, on navigue tous feux éteints, qu'on n'allume qu'à la vue d'un navire. En espérant qu'aucun bateau venant en sens contraire n'ait l'idée saugrenue de faire la même chose que nous... (Nos compagnons de navigation, Paul et Rachel, n'auraient peut-être pas été retenus pendant treize mois par les pirates somaliens s'ils avaient navigué feux éteints...) Au matin suivant, on perd de vue *Copernicus*, qui est plus grand et plus performant qu'*Alero*. Sur trois jours de navigation, les deux premiers auront correspondu aux prévisions météo données par le météorologue Chris Parker sur ondes courtes et par l'application Windy. Mais pas du tout le troisième jour. On nous annonçait du beau sud-est de neuf nœuds. On aura tout eu sauf ça, même du plein nord.

L'approche de Grand Cayman se fait facilement. À l'arrivée, de grosses bouées d'amarrage sont offertes gracieusement aux plaisanciers. C'est le jour où les Camanais célèbrent la *découverte* de leurs îles. On nous donne alors le choix de procéder aux formalités d'entrée immédiatement pour 90 \$ (140 \$ canadiens) ou d'attendre au lendemain sans frais. Qu'a-t-on choisi, pensez-vous...

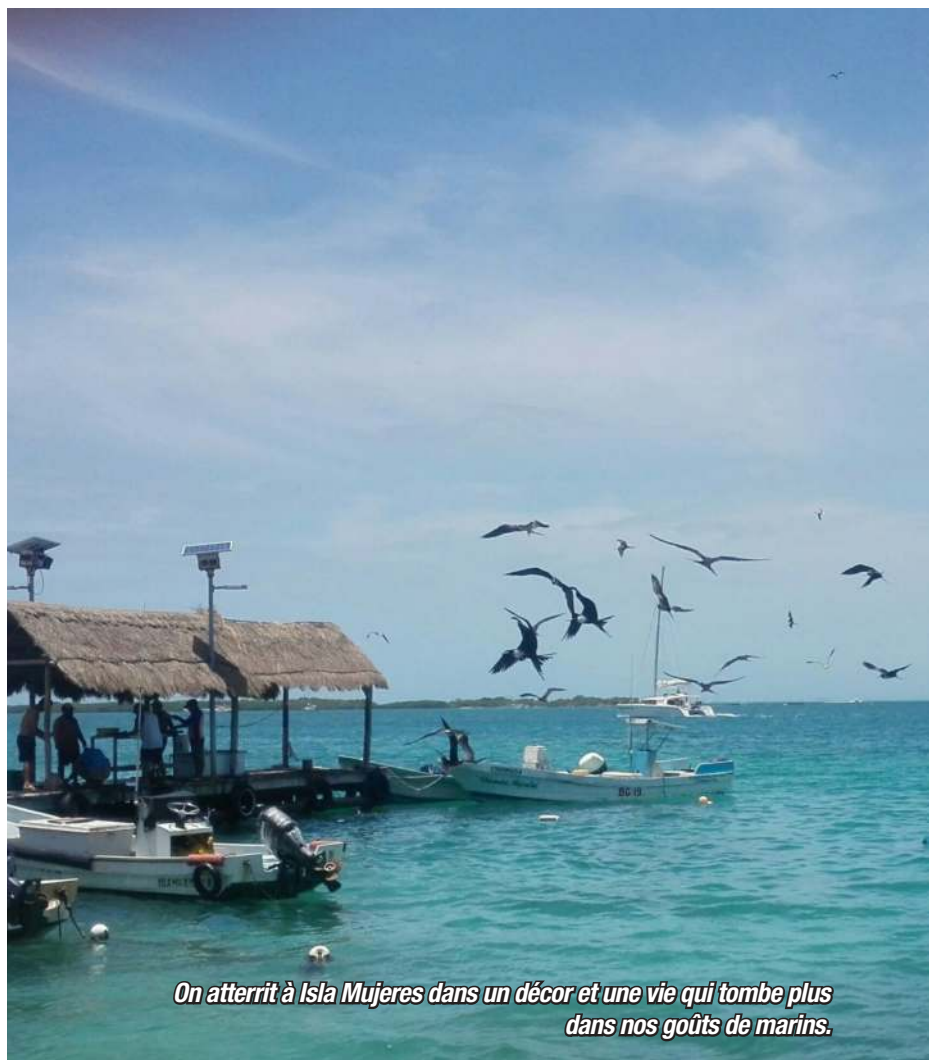


NAVIGATION

Les îles sont plutôt plates. Au sens physique à 100%. Grand Cayman, Little Cayman et Cayman Brac, essentiellement coralliennes, sont habitées par environ 50 000 personnes. Presque tous les jours, des croiseurs déposent des centaines de touristes sur Grand Cayman. Ils visitent soit les grottes, soit un des trois musées. Mais la vedette des îles, c'est sans contredit Stingray City. Entre West Bay et Rum Point sur Grand Cayman, une grande bande de sable submergée rejoint les deux pointes. Les barques de pêcheurs avaient l'habitude d'y déverser les éléments dépecés de leurs prises pendant qu'elles entraient dans la baie protectrice. De grandes raies y ayant alors trouvé leur bonheur prirent l'habitude de se présenter en nombre sur ce banc et le font régulièrement depuis.

Les animateurs des paquebots y amènent tous les jours certains de leurs passagers pour leur faire vivre la trépidante aventure de se laisser toucher par ces impressionnants poissons. On a baptisé l'endroit Stingray City. La plongée en bouteilles est également des plus populaires. Les Caïmans ont l'intention de pouvoir bientôt offrir autant de sites de plongée qu'il y a de jours dans l'année.

Les banques, secret de Polichinelle, sont légion ici, mais discrètes en général. Plusieurs ne s'annoncent pas de l'extérieur. Mais quand on regarde les différentes voitures dans le stationnement, on sait tout de suite qu'elles ne vendent pas des *peanuts*. Et parlant de *peanuts*, on peut dire qu'elles ne sont pas données. Tout est extrêmement cher ici. On vous offre la plus petite des voitures pour une dizaine d'heures au prix de 120 \$. Ou un scooter pour 60 \$. Nous nous contentons d'un déplacement de vingt minutes en bus pour 11 \$. À l'épicerie, dont la surface gênerait les plus grandes des nôtres, tout est hors de prix (1,50 \$ pour une pomme). Le pêcheur au bord de la grève vous dépèce un poisson en beaux filets pour 18 \$. On y était venu pour vérifier l'état de nos comptes bancaires (*rires*). On est mieux de partir, sinon on va y laisser



On atterrit à Isla Mujeres dans un décor et une vie qui tombe plus dans nos goûts de marins.

nos culottes. On se présente donc à l'immigration pour procéder aux formalités de départ. On est samedi et il est passé midi de trente minutes. Conséquence; 90 \$. Ce n'est pas grave. On n'a quand même pas détesté notre séjour chez les riches.

En fait, notre départ des îles Caïman est décidé par l'annonce d'une fenêtre météo favorable de quelques jours. *Copernicus*, qui s'était présenté à l'immigration avant midi, a levé l'ancre avant nous et veut contourner la pointe ouest de Cuba pour entrer directement en Floride. Nous préférons miser sur Isla Mujeres, au Mexique, pour y faire un arrêt de quelques jours. Le vent est bon. Le génois est tangonné sur la bôme. On croise un cargo et cinq dauphins nous font la démonstration de leurs prouesses. Le ciel est bleu. Tout va à merveille jusqu'à ce que la pale de notre dériveur d'allure Cape Horn sorte de son socle. Heureusement qu'elle est sécurisée par un bout, sinon elle aurait coulé comme une roche. Elle est faite d'un bois très dense. Inutile de penser à la replacer dans cette vague d'un mètre. On continue donc avec notre fidèle pilote automatique Autohelm 5000. J'ai d'ailleurs toujours trouvé que le pilote était le meilleur barreur à bord... sauf en cette troisième et dernière nuit de navigation alors que le vent forçait et forme une vague de trois mètres dans ce fameux Gulf Stream qui longe la côte du Yucatan.

L'entrée à Isla Mujeres (île aux femmes) se fait plus sécuritairement par sa pointe sud, ce qui nous oblige à naviguer au près. Donc, forte gîte et plus de raideur à la barre. Ce qui oblige le barreur, même s'il est bien harnaché, à partager son énergie entre tenir la barre et se tenir lui-même. Dans un cours des Escadrilles canadiennes de plaisance, on nous répétait, concernant la navigation au près : deux fois la distance, trois fois la misère, quatre fois le temps. Cette fois-ci seule la misère était en cause, mais de trois, elle est passée à quatre fois. Et pour couronner le tout, quelques heures à peine après avoir jeté l'ancre, un grain nous sort de notre quiétude méritée et nous charrie tout près de la berge. On s'en sort de justesse. « *Bienvenue à Isla Mujeres!* », nous dit celui qui vient de s'accoster sur *Alero* en *dinghy*. Il nous apprend que cette bourrasque de vent se produit régulièrement aux trois mois et que le fond est très mauvais. Glaise légère qui nécessite deux bonnes ancres par bateau. D'accord. Réancrés, on dormira 12 heures consécutives.

Non, on ne vous racontera pas à nouveau les démarches de formalités qu'on a vécues ici. On ne voudrait surtout pas décourager des navigateurs en puissance. Juste vous dire que notre journal rapporte qu'on a fait 18 démarches de 9 h à 16 h la première journée et qu'il a fallu prendre le traversier le lendemain pour se présenter au bureau qui nous a vendu un permis d'importation, obligatoire pour tous les bateaux qui restent plus de cinq jours au Mexique. Ce permis est valide pour dix ans, peu importe le nombre d'entrées que vous ferez au Mexique.

Avant de découvrir Isla Mujeres, on avait prévu y ancrer pour quelques semaines tout au plus. En attendant le prochain article dans ce magazine numérique, on vous laisse deviner combien de temps *Alero* y aura passé. ■

D'ÎLE EN ÎLE AU JAPON

(EXTRAITS TIRÉS DU LIVRE *FABULEUX JAPON*)



Du nord au sud, le Japon s'étend sur 2 500 km à vol d'oiseau. Bordé à l'ouest par la mer du Japon et à l'est par le Pacifique, le pays comprend plus de 6 000 îles et îlots, pour une superficie totale de 378 000 km², soit 70% de celle de la France. Mais si on tient compte de ses zones économiques exclusives en mer, jusqu'à 320 km de toute côte, on obtient 4,85 millions de kilomètres carrés, ce qui en fait le 13^e pays du monde.

Plus de 400 îles sont habitées; les plus grandes, Honshû, Hokkaidô, Kyûshû, Shikoku et Okinawa Hontô, énumérées ici dans l'ordre de superficie décroissante, font de 230 000 km² à 1 200 km².

HONSHÛ

Honshû est l'île principale du Japon. Elle se compose de diverses grandes régions.

Le Tôhoku, qui regroupe les préfectures d'Aomori, Akita, Iwaté, Yamagata, Miyagi et Fukushima, est situé dans le nord de l'île de Honshû. Elle est reconnue pour ses panoramas époustouflants, ses sites du patrimoine mondial de l'UNESCO, ses sources thermales et ses chaînes de hautes montagnes. Ses hivers plutôt rudes et longs offrent les conditions parfaites pour s'adonner au ski; ses multiples bains thermaux constituent également des expériences à ne pas manquer. Le Tôhoku, une région d'une grande valeur paysagère et culturelle, se doit d'être exploré par le visiteur à la recherche d'expériences hors des sentiers battus.

Le Chûbu (« zone centrale »), qui s'étend entre le Kanto et le Kansai, couvre pratiquement le cœur géographique de l'archipel et comprend les plus hauts sommets du pays, dont le mont Fuji et les Alpes japonaises. Ce dernier massif montagneux divise la région en deux zones géographiques et économiques fort différentes : la façade ensoleillée du Pacifique, Tôkai, où prospèrent des industries et des villes ultramodernes, et la côte souvent enneigée de la mer du Japon, Hokuriku, restée très traditionnelle. Jusqu'à récemment, le manque de voies de communication accentuait les contrastes, mais la mise en service en 2015 de la ligne Shinkansen Hokuriku reliant Tôkyô à Kanazawa devrait sonner le glas du clivage entre le Japon de « l'Endroit » et celui de « l'Envers ».

Entre les deux vous attend une étonnante variété de cadres naturels, des cimes alpines aux paysages côtiers tourmentés – majestueuses falaises de Tojinbo, dans la préfecture de Fukui – ou plus sereins, invitant au farniente (eaux cristallines et sable blanc des plages de la péninsule d'Izu, dans Shizuoka, la « Riviera » nippone).

HOKKAIDÔ

L'île japonaise dont le climat se rapproche le plus du Québec est la grande île de Hokkaidô, blottie tout contre la Sibérie russe. Alors que sur l'île principale (Honshû) juin est le mois *tsuyu* (la saison des pluies), l'île de Hokkaidô échappe à cette règle avec son climat continental humide, exactement du même type que celui de la vallée du Saint-Laurent. En hiver, la température y est



Zao Okama, Tôhoku, Miyagi.



Ishigaki-jima, Okinawa.

DESTINATIONS



Yambaru National Park, Okinawa.

légèrement plus douce qu'au Québec, mais la neige est plus abondante à cause des forts courants marins qui longent l'île. Cette île nordique est accessible de différentes façons : en bateau, en avion, en voiture ou en train.

On remarque d'autres points communs entre le Québec et Hokkaidô : c'est de cette île, ainsi que du nord (Aomori) de l'île principale, que sont originaires les pommes cultivées au Japon. Les vaches laitières sont également nombreuses sur l'île.

Il se dégage de Hokkaidô une atmosphère plus sauvage qu'ailleurs au pays, puisqu'elle

est moins densément peuplée que la côte Pacifique japonaise. En effet, 71% de l'île se trouve occupée par la forêt et 16% par des terres agricoles.

KYÛSHÛ

L'île de Kyûshû, de la même grandeur que les Pays-Bas, est la troisième île du Japon par sa superficie, après Honshû et Hokkaidô. Montagneuse, elle constitue le berceau de l'un des plus actifs volcans du pays, le mont Aso, de même que d'une multitude de sources thermales. Sa population se concentre majoritairement dans le nord de l'île, ses plus grandes villes étant Fukuoka et Kita-Kyûshû.

Bien qu'éloignée de Tôkyô et d'Ôsaka, l'île a joué un rôle crucial dans l'histoire du pays, et ce, à maintes reprises. Kyûshû, à deux pas de la Corée et face à Shanghai, fut pendant longtemps un important port d'entrée pour la culture et l'influence étrangères. C'est aussi par Kyûshû que le christianisme pénétra au Japon de façon durable. Elle est digne d'être explorée tant pour son histoire et sa diversité culturelle.

SHIKOKU

L'envoûtante Shikoku hantera le visiteur longtemps après qu'il en aura quitté les rivages. La richesse et la diversité de ses paysages, ses majestueuses forêts de cèdres et de bambous, ses traditions artistiques et artisanales encore bien vivantes, la sérénité qui émane de sa ruralité et la générosité de sa population confèrent à Shikoku une dimension spirituelle unique. L'île est bien connue à travers le monde pour le Shikoku Henro, un pèlerinage reliant 88 temples bouddhiques dont chacun est lié à un épisode de la vie du moine Kûkai. Ce pèlerinage, long de 1 200 km, attire chaque année plusieurs milliers de pèlerins dont les plus visibles, vêtus de blanc, le parcourent à pied et mettent plusieurs semaines pour l'accomplir.

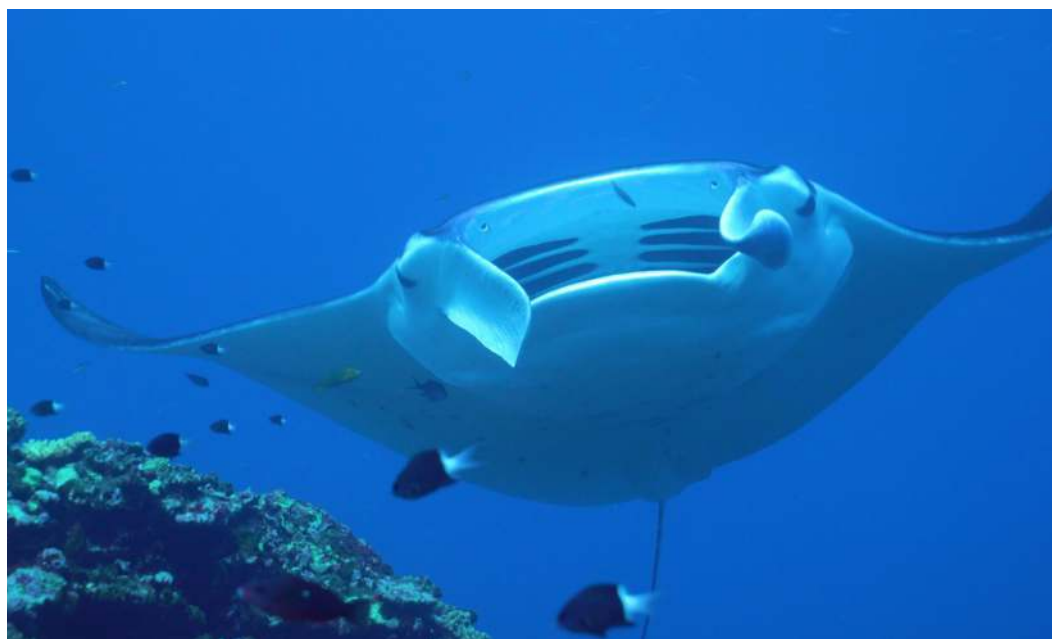
OKINAWA

Ce mot désigne en fait un vaste archipel qui compte une trentaine d'îles au sud du pays. À 1 500 km de la capitale Tôkyô, la ville principale d'Okinawa, Naha, est très éloignée du regroupement d'îles qui forme le cœur du Japon. Sur une carte du pays, l'archipel d'Okinawa se retrouve cantonné à une extension, un petit carré

qu'on agrandit, en bas à gauche du dessin principal. Et pourtant, les îles d'Okinawa possèdent une histoire, une langue et une géographie uniques à découvrir absolument.

Il suffit de parler d'un séjour à Okinawa pour que quelqu'un demande si on passera par Ishigaki. Cette île avec sa voisine, Iriomote, accueillent un parc national qui préserve le magnifique habitat des rares spécimens encore vivants du chat sauvage, et elles sont bordées par un des plus grands récifs de corail bleu au monde. Sur l'île d'Iriomote, il est également possible, entre autres merveilles, d'admirer les grands arbres d'une vieille mangrove qui protège les berges de la rivière Urauchi et de contempler la plage Hoshizuna no Hama, dont les grains de sable sont en forme d'étoiles – en fait, ce sont les coquilles minérales de *Baculogypsina sphaerulata*, des foraminifères qui s'échouent sur la plage à la mort de leurs hôtes, qui sont en forme d'étoiles. Ce parc est le plus méridional des 40 parcs nationaux du Japon. ■

Extraits tirés du livre *Fabuleux Japon*, par le collectif d'auteurs Ulysse, disponible en format papier ou numérique au www.guidesulyse.com.



CONCOURS
Collaboration entre

Fabuleux Japon
ULYSSE le plaisir de mieux voyager Québec YACHTING

Remplissez le formulaire au www.quebecyachting.ca/concours-ulyse avant le 15 décembre 2019 à minuit pour courir la chance de gagner le guide Ulysse *Fabuleux Japon*.

LE TIRAGE AURA LIEU LE 16 DÉCEMBRE 2019. BONNE CHANCE À TOUS!

NE MANQUEZ PAS LA NOUVELLE SAISON DE ZONE VL!



Zone VL entame sa troisième année sur les ondes de V Télé. Cynthia Gauthier, l'animatrice de l'émission et pilote professionnelle de Monster Truck, rencontre ses chroniqueurs, participe à des événements et fait des essais des nouveaux modèles de véhicules de loisirs autant en moto, VTT, VR, motoneige et bateau. L'action sera au rendez-vous! Sur la piste ou sur l'eau, Cynthia est toujours prête à faire monter l'adrénaline.

Cette année encore, à Zone VL, l'animatrice et ses collaborateurs testent plusieurs modèles de motomarines, pontons et bateaux, dont le Phantom 18 X2 de Smoker Craft et la Fish Pro de Sea-Doo. Cynthia discute avec de fins connaisseurs du milieu qui lui donnent toute l'information et les trucs nécessaires pour naviguer en toute sécurité.

Ce n'est pas tout! Cette année, elle amène les téléspectateurs à la découverte des dessous de la fabrication des moteurs Evinrude et des bateaux Smokercraft, en visitant des usines aux États-Unis. Au menu, de nombreuses informations sur l'historique des moteurs et des bateaux,



un accès exclusif aux étapes de production des différents bateaux, tels que les pontons et les bateaux en aluminium, et l'essai des embarcations durant le contrôle qualité. De plus, *Zone VL* reçoit la visite de Pascal Lachaine, membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne, et nous offre un accès inédit à son embarcation, tout en nous montrant l'importance de ce métier sur les plans d'eau du Québec.

Cette saison, vous verrez des modèles uniques tels que l'Axis A22, le bateau parfait pour ceux qui veulent passer leur journée sur l'eau à pratiquer des sports nautiques. Et vous verrez Cynthia essayer le Wakesurf, un sport nautique de plus en plus populaire. Vous découvrirez aussi la technologie iDock permettant aux utilisateurs de manœuvrer facilement leurs bateaux.

Plusieurs autres surprises sont au rendez-vous! Ne manquez pas *Zone VL*, à midi, sur les ondes de V Télé et sur les réseaux sociaux! ■

NOUVEAU PROJET DE VOILE COMMUNAUTAIRE LES ARTISANS DU SAINT-LAURENT



*Initiation en voile-aviron avec Jeunes Marins Urbains.
Crédit photo : Joani Hotte-Jean.*

Le projet *Artisans du Saint-Laurent* verra le jour en 2020 à Québec, et plus précisément dans la baie de Beauport ou dans le Vieux-Port de Québec, grâce à la passion de Philippe Pelletier, qui a recruté huit plaisanciers afin qu'ils se joignent à lui dans cette aventure. Les *Artisans du Saint-Laurent*, une réplique du concept de *Jeunes Marins Urbains* à Montréal fondé par Yves Plante, ont pour but de créer et de développer un centre permanent de découverte et d'initiation à la voile pour des clientèles moins favorisées ou aux besoins spéciaux, tout en permettant des rapprochements sociaux originaux entre les jeunes et les aînés venant de milieux diversifiés. Les jeunes participants seront recrutés via des organismes d'intégration socio-économiques d'adolescents et de jeunes adultes ainsi que par le biais des cadets de la Marine royale canadienne ou des scouts nautiques. Par la suite, les places restantes seront ouvertes au public moyennant un coût raisonnable.

Pendant l'hiver et le printemps 2020, les jeunes seront invités à se mettre au travail en équipe avec des aînés qui seront présents pour les encadrer, afin qu'ils puissent concevoir les pièces, puis assembler leur voile-aviron. À l'été 2020, ils deviendront des participants, mais aussi des promoteurs des sorties d'initiation à la voile sur le fleuve pour les parents et les amis de leur quartier. Les *Artisans du Saint-Laurent* n'espèrent rien de moins que d'effectuer 500 initiations à la voile dès la première année!

LES OBJECTIFS DU PROJET ARTISANS DU SAINT-LAURENT

- Engager et soutenir des jeunes adultes en difficulté d'intégration socio-économique dans la construction artisanale de leur voile-aviron.
- Faire participer des aînés avec ces jeunes pour transmettre leur passion et leur savoir-faire traditionnel en construction artisanale au Québec.
- Développer un sentiment d'appartenance au projet et permettre l'inclusion de jeunes de divers horizons par la construction en équipe d'un voile-aviron.



Jeunes Marins Urbains et les Artisans du Saint-Laurent se sont rencontrés au Yacht Club de Québec.



C'était la fête au Yacht-Club de Québec le 11 août dernier pour la première rencontre officielle entre les *Jeunes Marins Urbains de Montréal* (JMU) et les *Artisans du Saint-Laurent*. Pour l'occasion, des jeunes du 266^e Groupe Scout de la Pointe-de-l'Île étaient présents après avoir navigué pendant une semaine de Montréal à Québec dans deux voiles-avirons. Yves Plante en a profité pour remettre à Philippe Pelletier les plans de construction du voile-aviron qui sera mis en chantier à Québec cet hiver.



Yves Plante et Philippe Pelletier.

ÉCHOS

- Aider ces jeunes constructeurs amateurs à organiser des sorties d'initiation à la voile où ils inviteront parents et amis de leur milieu à se joindre à eux.
- Profiter de cette expérience pour mettre en valeur les métiers de la mer et redécouvrir les origines et l'héritage maritimes de la ville de Québec.
- Recycler écologiquement le frêne, une espèce affectée par une maladie qui se propage présentement dans plusieurs villes du Québec.

Le projet est parrainé par l'association Les Plaisanciers de La Barque. L'équipe du projet est composée de Philippe Pelletier (membre du conseil d'administration et membre de JMU), André Martel, Romain Ressiguier, Céline Grenier, Alain Gadbois, Daniel Deschênes, Nathalie Gosselin, Stévens Pearson et Serge Duclos.

Vous souhaitez tout savoir sur ce projet? Visitez le groupe Facebook *Artisans du Saint-Laurent!* Vous pouvez devenir membre fondateur au prix de 20 \$ en effectuant un virement Interac à artisansdusaintlaurent@gmail.com. En plus d'encourager la voile au Québec, vous pourrez naviguer une fois gratuitement en voile-aviron l'été prochain, une valeur de 45 \$! ■



Le vendredi 6 septembre, une trentaine de membres fondateurs sur les 175 que comptent déjà les *Artisans du Saint-Laurent* étaient réunis chez Voile du Suroît pour le lancement officiel de ce projet!



Un aperçu des Membres fondateurs et commanditaires du projet, réunis dans le loft de Voile du Suroît le vendredi 6 septembre dernier pour le 5 à 7 du lancement officiel du projet Artisans du Saint-Laurent. Crédit photo : Jean-Philippe Poitras Photographe.

Jean-Philippe Poitras
Photographe

Québec YACHTING

Découvrez...

Nos DVD de croisière en anglais



Offre spéciale
29,95\$ ch.
+ Taxes

Pour commander, visitez le

www.quebecyachting.com

Une production Powerboat Television Show

SUIVEZ QUÉBEC YACHTING

NOUS SOMMES SUR FACEBOOK,
YOUTUBE, TWITTER
ET INSTAGRAM!



Nouvelles et actualités, photos, vidéos
et plus encore!



facebook.com/quebecyachting



@quebecyachting



Chaîne: Québec Yachting



@quebecyachting

PETITES ANNONCES NAUTIQUES

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

Contacteur : Joani Hotte-Jean

Tél. : 1-855-965-9494, poste 204

Courriel : joani@editionsjeanrobert.com

www.quebecyachting.com



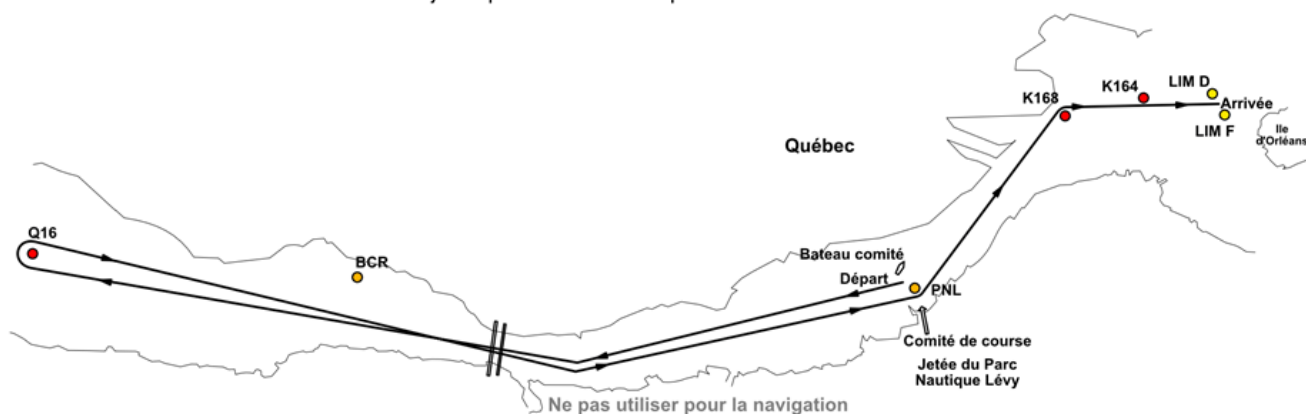
UNE 6^E ÉDITION SURVOLTÉE DE LA COUPE FEMINA!



Le samedi 6 juillet 2019, 34 voiliers regroupant 170 participants ont franchi la ligne de départ de la Coupe Femina 2019 en bordure du Parc Nautique Lévy pour effectuer un parcours de 24 milles nautiques sur le fleuve Saint-Laurent en direction de Cap-Rouge, revenir vers Lévis et terminer après la baie de Beauport, non loin de Sainte-Pétronille sur l’île d’Orléans. Le comité organisateur a reçu un record de 206 inscriptions, lui qui en comptait 45 il y a cinq ans et 146 en 2018.

9 ILLUSTRATIONS DES PARCOURS

Parcours A 24 mn Départ – Q16 – PNL – K168 – K164 – Arrivée
 PNL est une bouée jaune près du Parc Nautique de Lévis



Crédit photo : Coupe Femina.

Une nouveauté cette année, des formations ont eu lieu le vendredi 5 juillet sous un immense chapiteau, dont un atelier sur les règles de course, le parcours et ses secrets ainsi que l'utilisation du VHF. Un exercice de ligne de départ ainsi qu'une régata préparatoire étaient prévues à l'horaire, mais elles ont dû être annulées en raison de risques d'orages.

La journée de course a débuté sous les nuages, puis la pluie est tombée, mais le soleil était au rendez-vous (tout comme la chaleur) à la ligne d'arrivée pour une finale en beauté. Le vent a soufflé entre 10 et 20 nœuds. Il soufflait à environ 15 nœuds lors des départs effectués entre 8 h 45 et 9 h 30 pour les classes Alizé, Évolution, Rafale et F18.



De gauche à droite : Joani Hotte-Jean, Camille Pouliot, Karine Babin, Guylain Noël, Mylène Mattei et Vicky Santerre. Crédit photo : Céline Ghigny.



L'équipage sur Baobab alias Gouvernement du Québec.

J'ai participé pour la première fois cette année à cet événement grandiose et rassembleur sur *Baobab* alias *Gouvernement du Québec*, un First 34.5 de Beneteau, dans la classe Évolution. L'équipage était composé de la skipper Camille Pouliot, du coskipper Guylain Noël et des équipières Karine Babin, Vicky Santerre et Mylène Mattei. Nous avons bien travaillé tous ensemble et Guylain nous a donné de précieux conseils ainsi que préparé différentes stratégies pour mieux performer. Les conditions pour se rendre jusqu'à la fameuse bouée Q16 étaient sportives! Lorsque nous avons passé la ligne d'arrivée après 4 h 27 de navigation, l'excitation à bord était à son comble! Tous avaient le sourire et le sentiment du devoir accompli! Nous avons été les troisièmes plus rapides à effectuer le parcours, mais après le calcul des handicaps, nous avons terminé en 4^e position sur 14 dans notre classe! Nous avons de quoi être fières! Ce n'est que partie remise l'année prochaine pour une place sur le podium!



En classe Alizé, la catégorie 100 % féminine, la première position a été attribuée à *Nympha II*, dont la capitaine était Susan Sylvester. Celle-ci était suivie par *Tri-Eau* alias *Pro-Par*, skippé par Mireille Bilodeau, et *Macallan*, avec à la barre Louise Allard. Les équipages avec les jeunes filles de la relève ont fait bonne figure en terminant de la quatrième à la sixième position. Dans l'ordre, *Sao* alias *Navtours* a été suivi par *Merlot II* alias *Formation nautique Québec* et par *Petit Pabos* alias *Maxou Traiteur*.

En classe Rafale, *Rubicon III*, dirigé par Marie-Ève Bergeron, a remporté les honneurs. L'équipage de *Gravlox*, qui avait comme capitaine Catherine Parker, instructrice chez Voile Mercator, est monté sur la deuxième marche du podium, puis celui de *Lili Marleen*, avec la skipper Nathalie Paré, instructrice chez *Formation Nautique Québec*, a mérité la troisième position.

En classe Évolution, pour laquelle la présence à bord d'un coskipper masculin était autorisée, *Solinor*, avec l'expérimentée Denise Roose à la barre, âgée de 79 ans, et Daniel Bouchard, a remporté les honneurs. La remise de leur prix a été LE moment culminant de la soirée, dont l'ambiance



était déjà survoltée. Les participants et leurs invités ont chaleureusement applaudi Mme Roose pendant plusieurs minutes pour la féliciter de sa performance. Grandement émue, l'émotion était à son apogée. Mme Roose a été équipière sur le *Mascaret* pour la première Transat Québec–Saint-Malo en 1984. Elle a effectué un tour du monde à la voile de 1973 à 1982 et a participé à plusieurs régates sur le lac Saint-François et le réservoir Baskatong. *Kachina 1* se trouvait derrière *Solinor*, avec Michelle Dessureault et Martin Aubé, ainsi que *Marie-Ève IV*, avec Andrée Ouellette et Simon Dubois, qui a fait le tour du monde en participant à la Clipper Round the World Yacht Race sur *Visit Seattle*.



De gauche à droite : Maxime Loiselle, Lise Duchesne et Élise Bourret.



En classe F18, six multicoques compétitionnaient dans cette catégorie cette année, soit le double de l'année précédente! La première position a été attribuée à un équipage 100 % féminin, soit celui de Lise Duchesne et d'Élise Bourret. Il s'agit de la deuxième année consécutive où Mme Duchesne remporte cet honneur! La deuxième position est revenue à Maxime Loiselle et Amélie Larouche, et la troisième à Sandra Gingras et Serge Delisle.

Pendant la remise des prix, Ivan Simard, président du Championnat régional de yachting de Québec (CRYQ), a tenu à préciser que les équipages des six voiliers inscrits avec des participantes à des régates de l'organisme sont tous montés sur le podium. Il s'agit de *Rubicon III*, *Solinor*, *Macallan*, *Tri-Eau*, *Gravlox* et *Marie-Ève IV*. Le CRYQ a d'ailleurs offert une participation gratuite à une de ses régates pour la saison 2019 à toutes les participantes de la Coupe Femina.



Marie-Ève IV.

Vous souhaitez en savoir davantage au sujet de la Coupe Femina? Visitez le www.coupe-femina.com!

QUESTIONS ET RÉPONSES

À la suite de la régata, *Québec Yachting* a posé cinq questions à **Florence Lessard**, 15 ans, de l'école secondaire de l'Horizon, qui a participé à la Coupe Femina sur *Sao* alias *Navtours*, skippé par Céline Allaire avec Justine Lamonde comme coskipper, et qui était accompagnée d'Alexandra Jenkins et d'Angélique Tousignant.

QY : Comment as-tu trouvé l'expérience de prendre part à la Coupe Femina?

FL : « *J'ai trouvé l'expérience agréable. Il s'agit d'une aventure qui m'a permis de me dépasser, c'était vraiment amusant! Je me suis pratiquée environ quatre ou cinq fois avant la Coupe Femina. Nous avons développé un esprit d'équipe, nous nous entendions bien et nous sommes presque devenues des amies. »*

QY : Est-ce que tu as trouvé une manœuvre plus difficile à effectuer qu'une autre?

FL : « *Comme nous avons fait plusieurs entraînements et que j'ai pu essayer tous les postes, je n'ai pas trouvé une manœuvre plus difficile. Justine Lamonde, notre coskipper, nous a assistées; elle pouvait nous aider à bien placer les voiles et nous donner des conseils pour bien performer. J'aimais bien être aux écoutes du génois. »*

QY : Pourquoi as-tu décidé de faire partie d'un équipage de la relève?

FL : « *Je voulais essayer un nouveau sport et me dépasser. Je n'avais jamais fait de voile auparavant, j'ai donc plongé dans le vide et ça s'est bien passé. »*

QY : Penses-tu participer de nouveau à la Coupe Femina?

FL : « *Oui, j'aimerais participer de nouveau l'année prochaine et suivre d'autres cours de voile à l'avenir. Je tiens à remercier les instructeurs de Formation Nautique Québec. Tout le monde a été vraiment gentil avec nous, même quand on se trompait, c'est vraiment de bonnes personnes! »*



Québec Yachting a eu le plaisir de recueillir les propos de **Michelle Cantin**, présidente du conseil d'administration et du comité organisateur ainsi que membre fondateur de la Coupe Femina :

« Ce que l'organisation souhaite pour les participantes à la Coupe Femina, c'est une expérience de voile inoubliable, un moment riche en dépassement et en souvenirs et un événement auquel elles sont fières de participer. Aux commentaires positifs reçus, nous pouvons dire « Mission accomplie ». Ce rendez-vous d'exception leur appartient et elles répondent présentes, car année après année, elles sont de plus en plus nombreuses à « oser » se lancer, et je suis tellement fière d'elles. À la suite du succès de 2018, avec un nombre record de 146 inscriptions, nous étions loin de nous attendre à ce qui s'est produit en ce mois de juillet lorsque nous avons vu le nombre d'inscriptions grimper en flèche à 206 : c'est au-delà, mais bien au-delà de ce que nous aurions pu oser espérer! Malgré tous nos efforts pour embarquer tout le monde, seules 170 femmes ont pris le départ. Nous travaillerons tous ensemble au cours de l'année afin que la prochaine édition accueille le plus grand nombre possible d'inscrites.

Malgré cela, l'édition 2019 a connu un succès sans précédent : le parcours a plu aux femmes; le défi était bien présent avec des conditions météorologiques changeantes. Comme nouveauté cette année, nous avons instauré une deuxième journée d'activités le vendredi, avec des ateliers de formation qui ont grandement plu, et elles ont été très nombreuses à y assister. La barre devient de plus en plus haute pour l'organisation, mais avec la complicité de tous les partenaires et de tous les bénévoles, la Coupe Femina sera de retour en 2020 avec d'autres belles initiatives. À tous, BRAVO! »



VOICI LES IMPRESSIONS DE DEUX PARTICIPANTES DE LA COUPE FEMINA 2019!

Marie-Andrée Poulin, chroniqueuse culturelle pour TVA-LCN, est la porte-parole de la Coupe Femina. Elle était équipière sur le voilier *Vent d'Ouest*.

« Cette année, j'étais en terrain connu puisque j'avais participé l'été dernier pour la première fois, alors j'en étais à ma deuxième expérience. Je crois que mon moment préféré est celui où j'ai vu toutes les femmes avec leur chandail rose sur le site : l'image est forte!



C'est beau et impressionnant de voir à quel point l'évènement est mobilisateur et le message passe : les femmes prennent leur place dans ce milieu reconnu comme étant plus masculin; c'est le cas dans bien des domaines d'ailleurs, mais on renverse la vapeur et on fonce, on prend la place qui nous revient, c'est beau à voir!

On a connu quelques difficultés en début de course, mais tout le monde à bord est resté calme et enthousiaste, alors on a profité d'une belle journée ensemble. Même si on n'a pas fait le podium, on a eu du plaisir et on est rentrées à bon port en toute sécurité, ce sont les deux éléments les plus importants! Je souligne le travail acharné de l'équipe chapeauté par l'instigatrice Michelle Cantin, qui fait en sorte que tout se passe bien et que l'évènement soit profitable pour tout le monde. Ce fut le cas encore cette année d'ailleurs. Bravo et merci à cette fabuleuse équipe! J'ai déjà hâte de le refaire l'été prochain! Je vous donne rendez-vous en tant que porte-parole et participante pour une troisième année! J'en suis ravie! »

Karine Babin, une équipière qui participait pour la première fois à la Coupe Femina sur le voilier *Baobab* alias *Gouvernement du Québec*.

« Le monde de la régates était inconnu pour moi. Arrivant seule à la Coupe Femina, je ne connaissais personne, même pas mes coéquipières. J'ai trouvé mon arrivée dans cette nouvelle grande famille un peu déstabilisante et intimidante, mais la fébrilité et l'énergie étaient enthousiasmantes et donnaient bien le ton. Une fois sur l'eau, la gêne est disparue et l'esprit d'équipe s'est développé assez rapidement. Même si nous n'avions pas le côté compétition très développé, les quelques instants avant de passer le fil d'arrivée ont été MON moment coup de cœur où j'ai vécu une certaine euphorie. C'était vraiment grisant!

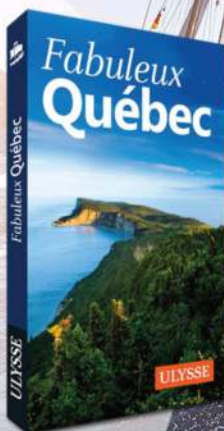
Le concept de la classe Évolution est vraiment intéressant. Il ouvre la porte à plus de femmes qui autrement n'auraient pas la chance ou le courage de vivre cette expérience. D'avoir un conseiller à bord permet de se sentir en sécurité face à l'inconnu, car le fleuve Saint-Laurent demande plus de connaissances techniques que de naviguer tranquillement sur un lac. Somme toute, ce fut une belle fin de semaine, riche en belles et nouvelles expériences et en rencontres. À refaire? Sans aucun doute! Je prépare déjà ma participation pour la prochaine édition! »



Québec YACHTING^{MD}

Découvrez...

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



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



CONAM



Les soirées-conférences mensuelles des navigateurs

www.conam.qc.ca

RETOUR SUR LA 41^E ÉDITION DE L'OMNIUM CHAMPLAIN 2019



Le 24 août dernier, la 41^e édition de l'Omnium Champlain a regroupé des passionnés de voile venant du Québec et des États-Unis. Ce sont 27 voiliers divisés en quatre classes (de A à D) qui se sont donné rendez-vous pour régater lors d'une journée plutôt nuageuse où les vents soufflaient du nord entre cinq et huit nœuds. Il s'agit de cinq équipages de plus que l'année dernière, ce qui consiste en une augmentation de la participation de plus de 15 %. Les conditions étaient donc faciles pour faire de la voile. Le défi était d'essayer de trouver des poches de vent ou des endroits plus venteux sur le lac Champlain pour tenter d'avancer plus rapidement. La réunion des barreaux ainsi que le souper et la remise des prix ont eu lieu pour la toute première fois sur le magnifique site de la marina Mooney Bay à Plattsburgh.

Au classement général, en classe Racing (A et B), les honneurs ont été remportés par Polar Express, barré par Don Duley, ainsi que par Lil'Bot, skippé par Benedek Erdos. En classe JAM (C et D), Olivier Bouverat sur *Ixo* a terminé en première position ainsi que Benoît Lussier sur *Kalina*.

« Cette édition a été exigeante. Le vent léger et la longueur du parcours rendaient les choses difficiles. Les erreurs stratégiques et de positionnement sur le parcours se sont payées très cher en termes de résultats. Il fallait rester dans du vent clair, trouver la bonne trajectoire et ne pas

être couvert par un autre voilier. Il fallait ajuster constamment les voiles pour aller chercher le maximum du potentiel du voilier. Je crois qu'au final la concentration des régleurs de voile et du barreur ont fait une grande partie de la différence dans les résultats.

« Finalement, la flotte était dynamique et vivante, la journée s'est déroulée dans la bonne humeur et la camaraderie malgré le peu de vent. » – Benoît Lussier, capitaine sur Kalina

« Les conditions étaient très différentes comparativement à l'année dernière... Cette année, nous faisons face à un léger vent du nord. Bien lire le plan d'eau était d'une importance cruciale, car les vents étaient irréguliers. Dans de telles conditions changeantes, il est difficile de toujours prendre les bonnes décisions et d'anticiper la prochaine manœuvre. Mais, nous avons eu de la chance lors de la 2^e manche, à la suite d'une décision prise par l'ensemble de l'équipage, nous nous sommes dégagés de la flotte pour aller profiter d'un corridor de vent significativement plus à l'est du plan d'eau; cette décision a été très payante pour nous. Malgré le peu d'expérience avec mon nouveau bateau, j'ai été ravi de voir ses performances par petit vent; mes équipiers ont travaillé fort durant toute la course afin de trouver les bons réglages pour permettre au bateau de livrer son plein potentiel. » – Olivier Bouverat, capitaine du voilier Ixo



Joani Hotte-Jean remporte le trophée pour Contribution spéciale.



De gauche à droite : Joani Hotte-Jean, Cindy Turcotte et Marc Turcotte. Remise du trophée Québec Yachting.

Lors de cette édition, Olivier Bouverat m'a remis le trophée pour *Contribution spéciale* servant à remercier une personne qui fait rayonner l'Omnium Champlain, qui lui permet de s'améliorer et de demeurer un succès année après année! J'ai été très surprise de recevoir ce prix! J'étais bien contente et honorée que mes efforts soient récompensés, puisque cela fait plusieurs éditions que je suis photographe lors de l'Omnium Champlain et que j'écris des articles avant et après la régates dans le magazine et sur le site internet de Québec Yachting. Ceux qui me connaissent savent que je ne fais jamais rien à moitié et que je m'implique à 100 % dans tout ce que j'entreprends, autant au niveau professionnel que personnel! Il s'agit là d'une belle tape dans le dos qui m'aide à continuer avec passion mon bon travail! MERCI BEAUCOUP!



Le voilier Enki navigue avec son spi.

Le trophée *Québec Yachting*, qui récompense l'équipage s'étant le plus démarqué sur l'eau, a été remis à la capitaine Cindy Turcotte du voilier *Enki*, qui avait appliqué la première règle des instructions de course, soit de respecter les autres sur l'eau. En effet, juste avant la ligne d'arrivée de la première course, elle a permis à *Sugata* de passer devant son voilier puisqu'il naviguait à tribord amure, ce qui consiste en un excellent exemple de courtoisie. Quelqu'un de très compétitif aurait pu tout simplement couper le bateau pour terminer en premier.

« Le propriétaire précédent, Éric Garneau, a remporté le trophée Québec Yachting en 2017, juste avant que j'achète son bateau.

Mon mari et moi sommes nouveaux dans la Lake Champlain Championship Series, c'est notre première saison complète de participation et nous apprécions vraiment les courses et les événements sociaux. C'est formidable de découvrir différentes parties du lac Champlain et des nouveaux lieux. Je pense que le trophée Québec Yachting donne une excellente idée des marins qui font preuve d'un bon esprit sportif sur l'eau. J'admets que pour une nouvelle venue, certains participants et leurs bateaux m'ont un peu intimidée, mais je les ai trouvés sympathiques et solidaires. Je pense que tous les coureurs sont évidemment compétitifs, mais



nous devons nous rappeler que la sécurité vient en premier, s'amuser en deuxième. » – Cindy Turcotte, capitaine du voilier *Enki*

Je tiens à souligner le travail remarquable d'Ed Trombley et de Tammy Trombley sur le bateau comité.

L'Omnium Champlain fait partie du Championnat Interclub du lac Champlain et est régi par les règles définies dans *The Racing Rules of Sailing* (« RR.S. ») 2017-2019 (ISAF).

Le commanditaire principal pour cette édition était Structurmarine, et les autres : SFJ Technologies, Québec Yachting, Doyle, Gaines Marina, RM Logistic et Aquafolia.

Le trophée de la Coupe TriaVoile Champlain a été remis à Benoît Lussier en raison de ses excellentes performances dans les trois disciplines suivantes : la course longue distance, la course triangle sur une courte distance et la course en solitaire.

Vous souhaitez en apprendre davantage sur l'Omnium Champlain et consulter tous les résultats? Naviguez jusqu'au omniumchamplain.org! ■

PHOTOS DES LECTEURS

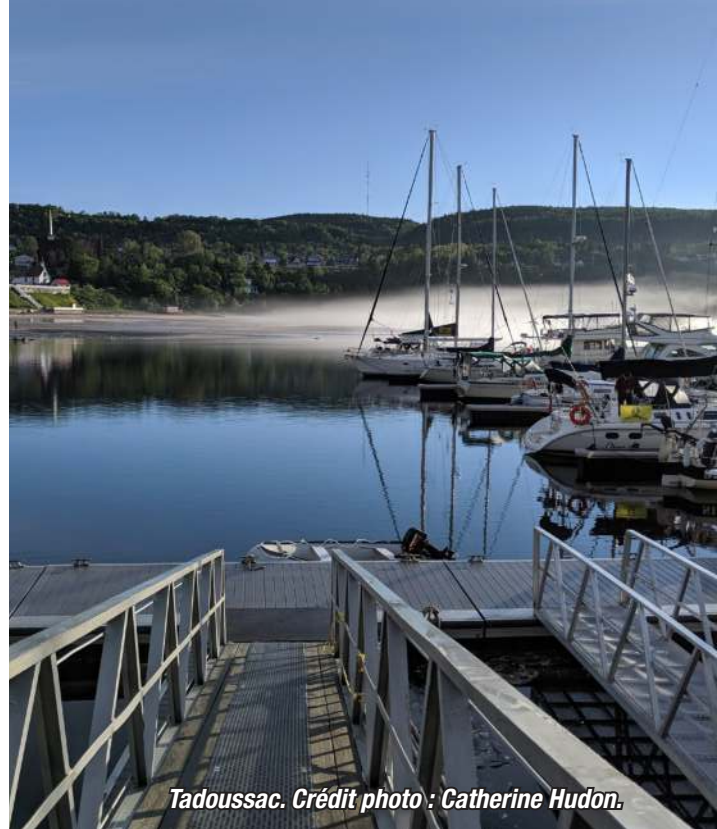
Envoyez-nous votre plus beau cliché au joani@editionsjeanrobert.com et courez la chance que celui-ci soit publié dans un magazine numérique de *Québec Yachting* ! S.v.p., veuillez spécifier dans votre message : le lieu où vous avez pris la photo et le nom du photographe.

Boquet River. Crédit photo : Amélie Proulx.

Berthier-sur-Mer. Crédit photo : Jérôme Toutée.



*Naviguer le long des côtes de la Gaspésie, non loin de
Rivière-au-Renard. Coucher de soleil du 1^{er} juillet 2019.
Crédit photo : Richard Mardens.*



Tadoussac. Crédit photo : Catherine Hudon.



*Baie de Smugglers Harbour, île Valcour au lac Champlain. Un matin tranquille où
ma fille Kelly taquinait les poissons! Crédit photo : Éric Lemay.*



NAVIGUER ÉCOLOGIQUE

Rachel Moreau, éditions VAGNON, 2019, 128 pages, 26,95 \$

Même si la navigation de plaisance ne compte que pour 1 % dans la pollution des océans, les marins doivent s'assurer de respecter cette ressource naturelle essentielle à la vie sur terre. Voici une belle synthèse des principales règles à suivre. Bien expliquée, on y retrouve toutes les réglementations internationales sur les rejets des déchets en mer ainsi que les principaux objets polluants et leur durée de vie dans la nature. Malgré tout, la contamination des océans augmente d'année en année. Qui n'a pas entendu parler du « continent de plastique »? De plus, des citations de marins et de spécialistes complètent avec un certain optimisme ce portrait peu reluisant de la situation actuelle. Très bien éditée avec une écriture vivante, des tableaux, des couleurs attrayantes et des caractères assez gros pour ne pas forcer la vue, ce livre peut se qualifier de « manuel de survie des océans ». ■

À LA DÉRIVE

Tami Oldham Ashcraft, Glénat, 2019, 239 pages, 36,95 \$

Un véritable suspense se joue dans ce livre captivant. Pris au piège d'un terrible ouragan sur un voilier, un couple essaie de s'en échapper, mais hélas il y aura un drame. Ayant déjà vu le film qui en a été tiré en 2018, *En pleine tempête*, disponible en DVD au Québec, je n'imaginais pas que cette histoire réelle pouvait être aussi intéressante et passionnante. En parallèle au sujet principal, l'auteure nous fait revivre ses magnifiques souvenirs vécus dans les Marquises et les Tuamotu avec son amoureux Richard. Jamais un livre ne m'avait fait coulé des larmes auparavant... Voilà que celui-ci y parvient. Exceptionnel! ■

LE GRAND REQUIN BLANC

Alexandrine Civard-Racinais, Glénat, 138 pages, 2019, 32,95 \$

Voici une réédition, en plus petit format, de ce livre paru précédemment en 2011. Papier glacé, photos magnifiques de Patrice Héraud, un recueil de renseignements scientifiques sur cet animal qui est en train de s'éteindre. Pendant plus de 10 ans le photographe Patrice Héraud est allé à sa rencontre dans les eaux australiennes en captant des images exceptionnelles de ce requin mythique. En annexe, une liste des pays qui protègent le grand requin blanc, un répertoire de livres (pour les jeunes et pour les adultes), de films et de sites Internet. ■

Le réveil de vos passions!

PLAISIRS

NAUTIQUES

JEUDI 19H30



ANIMATION
DOMINIQUE LAROCHE

Télé mag
TÉLÉVISION ○ INTERNET

tele-mag.tv

Fibe | **Bell**
1119

VIDÉOTRON
QUÉBEC & ENVIRONS 610

ÉCONOMISEZ SUR VOS ASSURANCES

Vous pourriez économiser

425 \$¹ EN REGROUPANT
VOS ASSURANCES

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

Demandez une soumission maintenant!

lacapitale.com/bateau 1 855 780-4801



L'ASSUREUR QUÉBÉCOIS
DES PLAISANCIERS



La Capitale
Assurances générales