

Québec

Vol. 42 • N° 3

MD

YACHTING

LE SEUL MAGAZINE DE NAUTISME
EXCLUSIVEMENT NUMÉRIQUE AU QUÉBEC!

Été 2019



Le Québec le paradis de la pêche!

AUSSI À LIRE : ALASKA ET YUKON, DE PÊCHE ET D'EAU FRAÎCHE

Éditions
Jean Robert

LA MYSTIQUE ÎLE DE SABLE
LES NIVEAUX D'EAU – L'HISTOIRE SE RÉPÈTE!
À CHACUN SON VOILIER!



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



C'EST GRATUIT!

CONCOURS

En collaboration avec



À gagner
Planche gonflable iSUP
Na Pali de AIRHEAD

Valeur de 999 \$



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

*Détails et règlements du concours au

<http://www.quebecyachting.ca/concours-abonnez-vous-et-courez-la-chance-de-gagner-une-planche-gonflable-isup-airhead>

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

Rédactrice en chef :

Joani Hotte-Jean

joani@editionsjeanrobert.com

Articles & textes :

Bernard Labrecque, CRYQ - François Drouin, Denise Gauthier, Guillaume Thériault, Hilda Luyt, Jacques Chalifour, Jean-Louis Lévesque, Monique Reeves, Nicolas Authier, Omnium Champlain, Parcs Canada - Béatrice Launay, Réal Larose et Ulysse.

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



Conseil Canadien
de la Sécurité
Nautique.



À LA BARRE

CROISONS-NOUS LES DOIGTS POUR QUE L'ÉTÉ SOIT SUPERBE!

Comment passer à côté de ce début de saison de navigation pluvieux et plutôt frisquet? Les inondations ont fait plusieurs sinistrés, dont des marinas, sans oublier les hauts niveaux d'eau qui ont rendu certaines rampes de mise à l'eau inaccessibles. Beaucoup de plaisanciers ont donc commencé à naviguer avec plusieurs semaines de retard! Espérons que Dame Nature sera plus clément dans les prochaines semaines et que nous connaîtrons un aussi bel été que l'année dernière!



Joani Hotte-Jean

Pour vous changer les idées, nous vous avons concocté un numéro très varié qui plaira à tous! Vous commencerez votre lecture en découvrant les nouveautés de Beneteau, Jeanneau, Regal et J/Boats ainsi que les planches à pagaie de la compagnie québécoise Do Sport!

Vous êtes un amateur de pêche? Vous serez ravi d'apprendre que nous vous avons préparé un dossier sur la pêche au Québec présentant notamment les dix meilleures destinations de Daniel Robitaille, et ses espèces préférées dans l'assiette, ainsi que les destinations favorites de notre collaborateur de longue date Réal Larose. Pour continuer dans la même veine, nous avons rassemblé des extraits sur les sites incontournables de pêche tirés du guide Ulysse *Fabuleux Alaska et Yukon*.

Béatrice Launay, de Parcs Canada, vous plonge au cœur de l'histoire et vous présente certains éléments de notre patrimoine qui devraient mettre du piquant à votre séjour sur l'eau. Puis Jacques Chalifour et Hilda Luyt vous donnent des conseils sur l'achat d'un voilier.

Je reviens sur mon excursion d'initiation de trois heures avec Voile Mercator sur *Péché Mignon* et je profite de l'occasion pour vous faire connaître cette coopérative par le biais d'une entrevue avec Catherine Parker. Puis l'article de Guillaume Thériault vous présente la mystique île de Sable située non loin de la Nouvelle-Écosse.

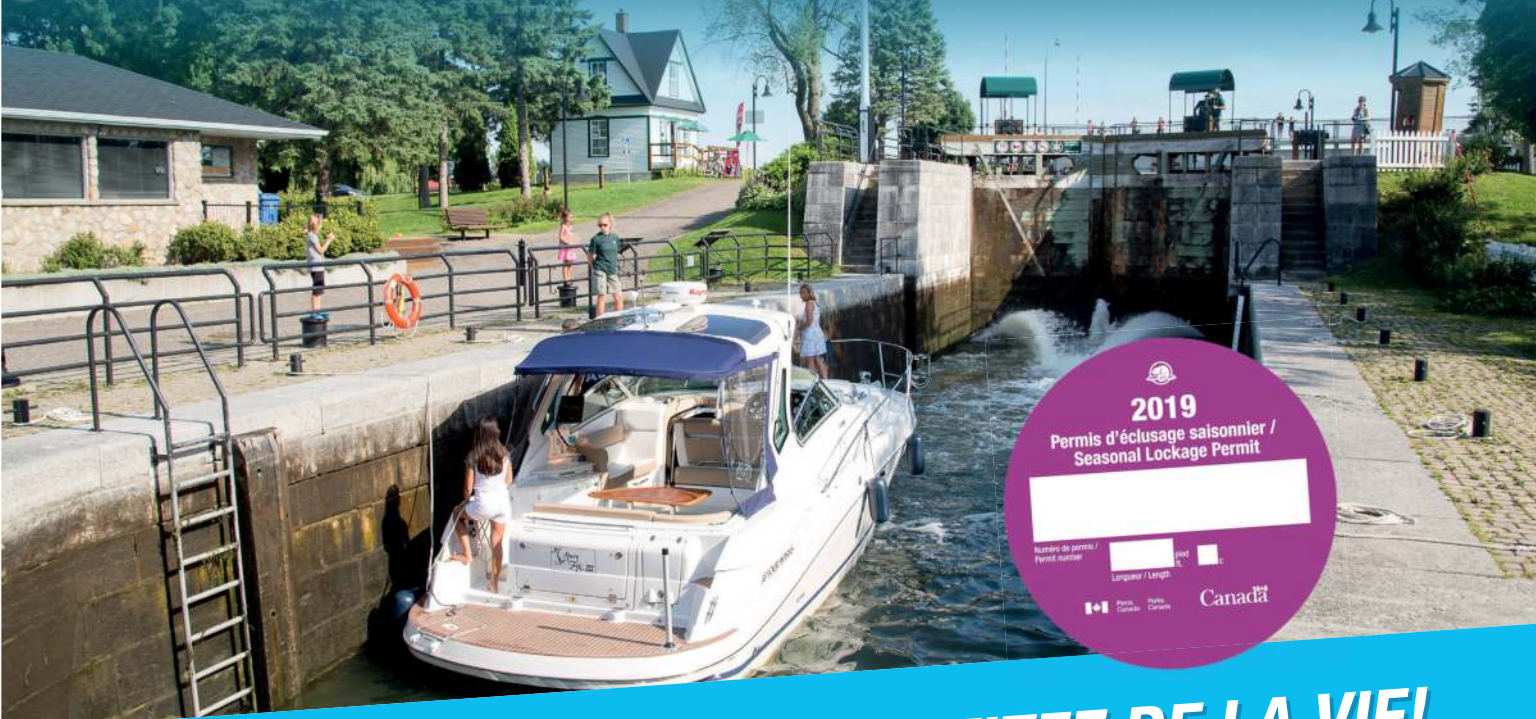
En terminant, Nicolas Authier vous rappelle qu'il est toujours important de réviser les règles de sécurité de base. Une embarcation en bon état est un élément primordial pour assurer une navigation sécuritaire.

Sur ce, passez un bel été et soyez prudents! ■



Canaux historiques
du Québec

Quebec
Historic Canals



PROFITEZ DE LA VUE... PROFITEZ DE LA VIE!
ENJOY THE VIEW ... ENJOY LIFE!



Planifiez votre escapade et prolongez votre plaisir en passant la nuit à bord! Nous avons des forfaits et permis d'éclusage et d'amarrage adaptés à la durée de votre excursion.

Plan your trip and extend your getaway by spending the night on board! We have lockage and mooring packages and permits adapted to the duration of your excursion.

Valides dans nos canaux historiques et voies navigables :
Valid in our historic canals and waterways:

Carillon – Sainte-Anne-de-Bellevue – Lachine – Saint-Ours – Chambly – Rideau – Trent-Severn

parcscanada.gc.ca/canaux
parkscanada.gc.ca/canals
1-888-733-8888



Parcs
Canada

Parks
Canada

Canada



À LA BARRE

- 4 CROISONS-NOUS LES DOIGTS POUR QUE L'ÉTÉ SOIT SUPERBE!**

ACTUALITÉS ET NOUVEAU

- 8 NOUVEAUX MODÈLES SUR LE MARCHÉ**

Bateaux à moteur et voiliers

- 12 INDUSTRIE NAUTIQUE**

- *Suppression de la surtaxe de 10 %*
- *BRP est en voie d'acquérir Telwater*
- *Steve Langlais nommé président de Sea Ray*

- 14 DÉCOUVREZ LES PLANCHES À PAGAIE 2019 DE DO SPORT!**



- 42 PRODUITS À DÉCOUVRIR**

- *Wizvox Médias lance deux nouveaux livres multimédias*
- *Vivez l'expérience récréative de vos rêves avec OURides*
- *Protection solaire Aquafolia*
- *Couvre-défenses pour bateaux de Flocovers Inc.*
- *Leurre numérique Eco-Popper*

CONSEILS

- 18 SÉCURITÉ À BORD**

- 22 LES NIVEAUX D'EAU – L'HISTOIRE SE RÉPÈTE!**

- 58 À CHACUN SON VOILIER!**

ESSAIS

- 30 VOGUE 27 SX DE PRINCECRAFT**

- 34 SEASPORT 490 DELUXE DE AVON**

- 36 HD 220 DE FOUR WINNS**

- 38 BAY ST D'ORU KAYAK**

DESTINATIONS

- 24 LE QUÉBEC, LE PARADIS DE LA PÊCHE!**

- 66 ALASKA ET YUKON, DE PÊCHE ET D'EAU FRAÎCHE**



NAVIGATION

- 46 TOUT EST PLUS BEAU VU DE L'EAU, SURTOUT DANS LES CANAUX HISTORIQUES!**
- 50 VIVRE UNE EXCURSION D'INITIATION AVEC VOILE MERCATOR**
- 54 LA MYSTIQUE ÎLE DE SABLE**
- 62 BYE BYE PANAMA!**

ÉCHOS

- 70 LA SAISON 2019 DU CRYQ A DÉBUTÉ EN JUIN**
- 74 41^E ÉDITION DE L'OMNIUM CHAMPLAIN**
- 76 SOUPER-BÉNÉFICE 2019 POUR LA COUPE FEMINA**

LECTURE

- 80 • PARFUMS DE RHUM**
- DEEP**
- HORS DE L'ORDINAIRE**

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

[Redacted email address]!

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



HOMMAGE À VOS ANIMAUX!
Page 78 et 79



NOUVEAUX MODÈLES SUR LE MARCHÉ

BATEAUX À MOTEUR



*Monte Carlo 52 de Beneteau.
Crédit photo : Julien Gazeau.*

BENETEAU

Beneteau lancera le Monte Carlo 52 en septembre prochain au Cannes Yachting Festival. Ce croiseur est plus long et plus large, avec ses 16,25 m (53 pi 4 po) de longueur et ses 4,60 m (15 pi 1 po) de largeur, que le Monte Carlo 5 qu'il remplace. Il marque ainsi l'arrivée de la génération *smart luxury*, offrant davantage d'espace, de luminosité, de confort et de modernité. Son style unique est le fruit du travail d'une équipe d'architectes et de designers de renommée mondiale : Carlo Nuvolari et Dan Lenard pour la ligne extérieure et Andréani Design pour les aménagements intérieurs. La carène en V a été conçue en collaboration avec le cabinet MICAD. Le carré est très grand, l'aménagement du *flybridge* a été reconfiguré et

il comprend notamment une cuisine à l'arrière en liaison avec le cockpit, une suite propriétaire, trois cabines et deux salles d'eau.



*Leader 30 de Jeanneau.
Crédit photo : Jean-Jacques Bernier.*

JEANNEAU

Les modèles 30 et 33 de la série Leader sont maintenant vendus en version avec motorisation interne et hors-bord (OB). Cette dernière version bénéficie de davantage d'espace à l'intérieur à l'arrière. Le Leader 9.0 CC avec console centrale fait aussi son apparition en Amérique du Nord et peut accueillir jusqu'à 11 personnes à bord. Le NC 37, conçu pour la croisière confortable, vient s'ajouter à la suite du NC 33. Il bénéficie de passavants encastrés ainsi que d'une porte latérale au poste de pilotage. Une immense baie vitrée s'ouvre



*Leader 9.0 CC de Jeanneau.
Crédit photo : Jérôme Kelagopian.*



*NC 37 de Jeanneau.
Crédit photo : Jérôme Kelagopian.*

similairement au 38 Grand Cup dévoilé l'automne dernier, il se caractérise par un tout nouveau design de surface et une motorisation hors-bord composée de trois moteurs de 300 ch de Yamaha. Celui-ci peut d'ailleurs atteindre une vitesse de 80 km/h (50 mph ou 43 nd). Il est doté d'un bain de soleil à l'avant, dont les coussins peuvent se relever et se transformer ainsi en dossiers confortables pour admirer l'horizon. À l'intérieur, l'espace salon se trouve spacieux et offre plusieurs places assises, dont sur la banquette en L, et la vue est panoramique à 360 degrés. Les écrans du poste de pilotage s'avèrent entièrement personnalisables avec des systèmes intégrés et des commandes de navigation. Le toit rigide est rétractable pour encore plus de luminosité. Dans la cuisine intérieure/extérieure, vous pourrez bénéficier de plusieurs espaces de rangement, d'un évier, d'une plaque de cuisson avec deux ronds, d'un grill (en option), d'un four à micro-ondes, d'un réfrigérateur et d'un congélateur. La cabine avant comprend un très grand lit et du rangement intégré. La cabine arrière est spacieuse et peut se voir doter en option de deux lits simples ou d'un très grand lit coulissant avec banquette et d'une commode. ■



38 XO de Regal Boats.

complètement sur le cockpit arrière en L modulable et adaptable en bain de soleil. La cuisine comprend un bar central servant de jonction entre l'intérieur et l'extérieur. Un très grand espace de rangement peut être utilisé comme troisième cabine et un second frigo peut y être intégré. Le polyvalent NC Sport 895 a aussi effectué son entrée sur le marché dernièrement.

REGAL

Regal Boats a effectué le lancement du 38 XO au Salon international du bateau de Miami en février dernier. Ce yacht sport est le troisième de la série, qui compte aussi le 26 XO et le 33 XO. Conçu

NOUVEAU

VOILIERS



J/99 de J/Boats.



J/99 de J/Boats.

J/BOATS

Le J/99 est le nouveau-né de la gamme J Sport de J/Boats. De 9,9 m (32 pi 6 po) de longueur, il s'insère entre le J/95 et le J/111. Celui-ci combine un aménagement intérieur confortable et la réactivité d'un voilier sport en navigation. Il convient autant pour passer la fin de semaine entre amis que pour une régate au large. Le plan de pont a été optimisé afin de pouvoir naviguer en équipage réduit. Le cockpit peut accueillir six personnes. À l'intérieur, vous trouverez deux cabines fermées et symétriques à l'arrière. L'espace salon est doté de deux banquettes face-à-face pouvant servir

de couchettes, une table avec deux rallonges rabattables, une table à cartes et un compartiment pour ranger vos voiles est situé à l'avant. L'espace cuisine comprend un lavabo, un réchaud avec deux brûleurs et une grande glacière. Ce modèle est équipé du moteur économique en carburant Volvo D1-20.



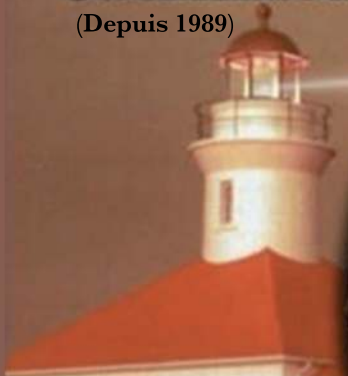
Sun Fast 3300 de Jeanneau.
Crédit photo : Jean-Marie Liot.

JEANNEAU

Au printemps 2019, Jeanneau a lancé le Sun Fast 3300. Ce voilier de course performant, polyvalent, stable, résistant et facile à manœuvrer autant en solo qu'en équipage a été conçu par deux architectes complémentaires : Daniel Andrieu et Guillaume Verdier. Sa coque montre une double concavité à l'avant et à l'arrière pour une meilleure répartition de la pression dynamique, pour limiter la traînée de carène et pour minimiser la surface touchant à l'eau afin de naviguer plus rapidement en régate. La structure et la forme de la quille permettent une réduction de la pression hydrodynamique et un centre de gravité optimisé. Le plan de voilure offre une surface généreuse. Le gréement est positionné plus en arrière, la grand-voile est allongée et possède une large tête. Deux pataras contribuent à tendre l'étai pour un meilleur cap au près. Aujourd'hui, environ 400 Sun Fast 3200 et 3600 naviguent partout dans le monde. ■

HÉBERT & ASSOCIÉS CONSEILLERS MARITIMES INC.

(Depuis 1989)



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

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

Canada • USA • Antilles

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

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

Canada et États-Unis : 1-866-531-2645

www.hebertmaritime.com

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

À partir de 7 344 \$[†]



VIVEZ LA VIE **SEA-DOO**

Visitez-nous pour découvrir la vôtre.

PERFORMANCE NC
performancenc.ca

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

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

SEA-DOO



sea-doo.com

INDUSTRIE NAUTIQUE



Crédit photo : Robuart et JIS Inc., Shutterstock.

SUPPRESSION DE LA SURTAXE DE 10 %

La surtaxe de 10 % applicable aux bateaux de plaisance américains entrant au Canada a été supprimée le 30 avril 2019. Ces tarifs avaient été implantés en réponse à l'article 232 de la Trade Expansion Act des États-Unis, sur l'acier et l'aluminium, le 1^{er} juillet 2018. Pour le moment, il n'est pas prévu qu'un remboursement ou un rabais soit accordé aux personnes ayant payé la surtaxe.



Freestyler 630 de Telwater.

BRP EST EN VOIE D'ACQUÉRIR TELWATER

BRP a annoncé le 1^{er} mai 2019 avoir conclu un accord définitif en vue d'acquérir 80 % des actions

en circulation de Telwater, fabricant australien de bateaux et de remorques en aluminium. Une fois l'acquisition complétée, Telwater fera partie du Groupe marin de BRP en tant que gamme de produits indépendante, comme Evinrude, Alumacraft et Manitou. Cela permettra à BRP d'augmenter et de renforcer sa position dans l'industrie des bateaux en aluminium dans certaines régions à potentiel de croissance élevé. L'acquisition lui fera aussi bénéficier de nouvelles possibilités afin de prendre en charge d'éventuelles autres gammes de produits.



STEVE LANGLAIS NOMMÉ PRÉSIDENT DE SEA RAY

Brunswick Boat Group, une division de Brunswick Corporation, a annoncé le 15 mai 2019 la nomination de Steve Langlais comme président de Bateaux Sea Ray. Celui-ci succède à Brad Anderson, qui a choisi de poursuivre ses activités à l'extérieur de la société. M. Langlais, actuellement président de Fort Wayne Operations, a débuté avec Brunswick en 2016 en tant que président de Bateaux Princecraft. Auparavant, il a travaillé pour Soucy International et a passé 16 ans chez Bombardier. ■

PRINCECRAFT®

DOMINEZ L'EAU^{MD}



Configurez votre embarcation 2019
en ligne dès maintenant!

www.PRINCECRAFT.com

PLAISIR +
AVENTURE

L'expérience
PRINCECRAFT



A propos de Brunswick

Les principales marques de produits de consommation de Brunswick Corporation, dont le siège social se trouve à Mettawa en Illinois, incluent les moteurs hors-bord de Mercury Marine; les propulseurs semi-hors-bord et les moteurs en-bord de Mercury MerCruiser; les pièces et les accessoires de Mercury, incluant les hélices et les composants électroniques de SmartCraft; Power Products Integrated Solutions; les propulseurs électriques de MotorGuide; les pièces d'Attwood, Garelick et Whale; les distributeurs de pièces Land 'N' Sea, B.A. Payne's Marine, Kellogg Marine et Larkhorns 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 SCIFIT ainsi que les tables de billard, les accessoires et l'ameublement pour salle de jeu de Brunswick. Pour plus de renseignements, visitez le site <http://www.brunswick.com>.

A propos de Bateaux Princecraft inc.

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

Bateaux Princecraft Inc. © 2019 | Une compagnie de Brunswick

DÉCOUVREZ LES PLANCHES À PAGAIE 2019 DE DO SPORT!



Planches de wakesurf de Do Sport.

Do Sport est une entreprise québécoise, créée en 2012 par Dominique Vallée, qui fabrique des planches à pagaie rigides (custom et en composite), de surf, de *wakesurf* ainsi que de sauvetage (*prone*) dans une usine située à Trois-Rivières depuis 2016. Pourquoi confectionner ici plutôt qu'en Chine? Pour assurer un contrôle sur la qualité des produits!

Do Sport dessine aussi des planches gonflables, mais elles sont façonnées à l'étranger. À l'atelier de Trois-Rivières, Do Sport s'occupe aussi pour plusieurs compagnies de la finition des ponts en bois de bateaux électriques et de pédalos en plus de la création de pièces pour des kayaks et des canots.

En 2019, les looks des planches ont été modifiés, sauf ceux de la collection Zen. Dans la collection



Faire du Yoga sur une planche Zen Nu de Do Sport.

Custom, les clients peuvent dorénavant choisir du chêne ou du noyer provenant de l'Amérique du Nord. De plus, des planches à pagaie (SUP) adaptées pour les personnes avec des limitations physiques seront bientôt offertes. L'équipe travaille aussi sur une planche munie d'un *foil*. Oui, vous avez bien lu! Vous pourrez bientôt *voler* sur l'eau en étant aidé par une vague ou un bateau pour *décoller*.

Les produits vendus par Do Sport, tous uniques, se vendent entre 1400 \$ et 2800 \$. Pourquoi ne pas produire un modèle sous la barre des 1000 \$? Parce que les matériaux de qualité sont chers. L'objectif de l'entreprise n'est d'ailleurs pas de fabriquer beaucoup de planches, mais de s'assurer qu'elles sont performantes et belles!



Club Multivoile 4 Saisons. Crédit photo : Joani Hotte-Jean

Vous aimeriez commencer à faire de la planche à pagaie? Dominique vous suggère fortement de suivre un cours. Cela permet d'apprendre les bonnes techniques et vous éclairera sur vos besoins pour l'achat de votre planche. Les écoles partenaires avec Do Sport, dont le Club Multivoile 4 Saisons, sont professionnelles et suivent les règles établies par Pagaie Canada.

Vous devez choisir une planche selon votre poids, surtout pour une rigide. Celle-ci ne doit pas être trop petite ou trop grande. La pratique du SUP travaille l'équilibre, les muscles stabilisateurs, dont les abdominaux, mais aussi le cardio si vous pagayez rapidement.

POURQUOI CHOISIR UNE PLANCHE GONFLABLE?

- Facilement transportable dans une voiture.
- Se range dans un espace restreint, comme sur un bateau.
- Légère.
- S'utilise sur une rivière.



Voici la Drave de Do Sport, une planche de course.

QUELLE PLANCHE RIGIDE CHOISIR?

- Vous aimez faire du yoga ou vous promener sur une courte distance? Choisissez l'un des modèles *Zen* de 31-32 po (78-81 cm) de largeur. Ils sont faciles à manœuvrer, peuvent se déplacer à une bonne vitesse et sont stables.
- Vous souhaitez vous entraîner, explorer et faire de longues distances? Choisissez l'un des modèles *Touring*.
- Vous êtes intéressé par la compétition? Choisissez l'un des modèles *Drave* ou *Boomer*.
- Vous voulez affronter des vagues parce que vous avez développé de bonnes aptitudes? Choisissez la *Swell*. Le modèle hybride *Éclipse* convient aussi à l'eau calme et aux vagues.

QUELLES SONT LES ÉTAPES DE FABRICATION D'UNE PLANCHE À PAGAIE?

1. Réception et découpe d'un bloc de styromousse de 16 pi (4,87 m) de longueur x 4 pi (1,21 m) de largeur. Le tout est géré par le programme *Shape*



3D qui envoie à partir d'un ordinateur les données afin que la machine CNC exécute un design précis. Cela permet d'augmenter la production, d'être plus constant et d'assurer la symétrie.

2. Par la suite, toutes les étapes se font à la main. Les rayures sur le styromousse seront sablées.

3. Du fibre de verre, du kevlar ou du carbone sera étendu sur le styromousse (laminage) et le tout sera enduit d'époxy, puis sablé.

4. La planche sera polie ou peinturée.

5. Prévoir un temps de séchage d'environ une semaine pour une planche peinturée.

5. Un antidérapant sera ajouté afin que vous ne glissiez pas sur votre planche.

6. Nettoyage, emballage et expédition.

Le sablage représente environ 80 % du temps d'élaboration d'une planche, qui peut prendre jusqu'à trois semaines. Chaque nouveau modèle est testé par différentes personnes possédant des habilités diverses.

Le prix des produits Do Sport sera le même que vous l'achetiez sur le site internet, dans un magasin ou une école. Vous serez conseillé par du personnel compétent, et si vous faites votre choix en ligne, un ambassadeur communiquera

avec vous afin d'effectuer un suivi. L'entreprise peut aussi créer des planches sur mesure, comme celle conçue pour la campagne de financement de Heidi Levasseur. Vous souhaitez en savoir davantage? Visitez le [site internet](#) ! ■

QUI EST DOMINIQUE VALLÉE, PRÉSIDENTE DE DO SPORT?

Dominique est kinésiologue de formation et a été membre de l'équipe canadienne de planche à voile pendant plus de douze ans. Elle a intégré à son entraînement la planche à pagaie en 2007. Cela a été un tel coup de cœur, non seulement en raison de son côté sportif, mais aussi pour ses propriétés relaxantes, qu'elle s'est donné pour mission de faire connaître le SUP à tout le monde en mettant sur pied Do Sport.



UNE EXPERTISE SUR MESURE



Reconnus internationalement pour le design et la qualité de nos marinas, nous sommes avant tout une entreprise d'ici. Certaines des plus belles marinas au monde portent fièrement notre sceau d'excellence.

WWW.STRUCTURMARINE.COM

1 877 645 4001 514 645 4000



DE LA CONCEPTION À LA CONSTRUCTION



Structurmarine

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 :



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

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

Québec YACHTING

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

SÉCURITÉ À BORD



Faites attention lorsque vous utilisez votre barbecue.

La saison nautique est déjà bien installée, mais il est toujours important de réviser les règles de sécurité de base. Une embarcation en bon état est un élément primordial pour assurer une navigation sécuritaire. Plusieurs guides et ressources sont disponibles pour aider les plaisanciers à atteindre cet objectif. En cas de doute, il est préférable de consulter un mécanicien spécialisé ou un expert maritime.

Au-delà de la vérification mécanique de l'embarcation, il faut vérifier que cette dernière possède tous les équipements de sécurité nécessaires requis par la loi. Transports Canada publie le **Guide de sécurité nautique**, qui sert de référence aux plaisanciers, concernant ces requis légaux. Ce document inclut aussi plusieurs notions élémentaires et conseils de sécurité de navigation. Une lecture attentive aidera un propriétaire d'embarcation à acquérir les connaissances minimales nécessaires à une pratique nautique sécuritaire. L'application **Découvrez le nautisme Sécurité** aborde aussi les principales règles, directives et pratiques exemplaires contribuant à ce que vous et votre famille soyez en sécurité sur l'eau.



Canada

Les Escadrilles canadiennes de plaisance ainsi que les unités de la Garde côtière auxiliaire canadienne ont des membres formés pour faire des vérifications de courtoisie afin de vous assurer que votre embarcation possède tous les équipements de sécurité nécessaires selon la loi. Ces organismes offrent plusieurs services gratuits aux plaisanciers, tels que la formation à la navigation de base et des services de remorquage en cas de panne. Ils représentent un maillon important de la sécurité sur les voies navigables du Canada. Ces services existent grâce à l'implication de bénévoles



Évitez d'avoir trop d'équipements sur le pont.

et sont financés par les dons de la communauté. Les amendes de la Sûreté du Québec en cas de non-conformité des équipements de sécurité d'une embarcation dépassent rapidement les 200 \$. **Cliquez [ici](#) pour obtenir un aperçu des amendes auxquelles vous vous exposez en situation de non-conformité à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.** Pourquoi ne pas demander à la Garde côtière auxiliaire canadienne une inspection de courtoisie? Cela pourrait être une bonne façon de vous éviter une amende salée. Vous pourriez en profiter pour faire une contribution volontaire à cet organisme bénévole. Il s'agit d'une façon intéressante de vous assurer de la conformité de votre embarcation et de contribuer à un organisme qui sera là pour vous aider sur l'eau en cas de besoin. Il faut toutefois se rappeler que les éléments suggérés par Transports

Canada ne constituent qu'une base de sécurité minimum. Il faut se préparer davantage afin de pouvoir répondre adéquatement à une situation d'urgence à bord.

Une fois ces étapes initiales complétées, il faut penser à créer un plan de navigation sécuritaire et un plan d'action d'urgence qui sera adapté à l'embarcation, à la zone de navigation, à la compétence et à l'expérience de l'équipage présent à bord. Il est clair qu'il est impossible de prévoir toutes les situations d'urgence et de bien comprendre d'avance toutes leurs implications. Il peut toutefois être utile d'imaginer un des pires scénarios possibles, afin de créer un plan de prévention et un plan d'action d'urgence qui serait adapté pour prévenir et répondre à cette situation. En théorie, cela devrait permettre d'avoir en tête un plan global qui devrait assurer la sécurité de l'équipage dans la plupart des autres cas d'urgence moins grave. On ne souhaite évidemment pas le pire à personne, mais il est préférable d'y être préparé.

Examinons le cas d'un feu à bord, impossible à contrôler avec les extincteurs disponibles et qui force les passagers et l'équipage à abandonner le bateau rapidement. Ce genre d'événement est plutôt rare (tant mieux), mais il se produit à l'occasion et personne n'en est à l'abri. Il faut y penser et se préparer avant que cela ne se produise, si on veut être en mesure de réagir adéquatement et de limiter les dommages et même de prévenir ce genre de situation catastrophique.

Règle 1 : Posséder un bateau bien entretenu.

Quand on pense à la prévention d'un feu, il faut penser aux sources de carburant présentes à bord, comme l'essence ou le diesel, les contenants de propane et autres carburants pour la cuisson, pour les barbecues, ainsi que les sources électriques. Tous ces systèmes doivent être en parfaite condition afin de présenter un risque minimum pour l'embarcation.

Règle 2 : Avoir un équipage compétent.



Soyez prudent lorsque vous montez dans le mât.

Il faut aussi que ces systèmes soient opérés de façon sécuritaire et adéquate par toutes les personnes à bord.

Règle 3 : Être un chef de bord compétent qui donne des directives raisonnables et claires.

Il est du devoir du responsable de l'embarcation de s'assurer que les personnes autorisées à utiliser un poêle au propane sur un bateau

soient conscientes des risques associés à cette utilisation et de l'emplacement des extincteurs qui permettront possiblement d'éteindre le feu avant qu'il ne se propage. Le même concept s'applique pour les systèmes électriques et de carburant. Le responsable de l'embarcation doit évaluer l'ensemble des risques de feu présents à bord et implanter des habitudes sécuritaires à l'égard de ces risques au sein de son équipage. Est-il plus sécuritaire de cuisiner seulement à l'ancrage? Est-ce que les invités resteront à bord lors d'un arrêt au quai pour ravitailler le carburant? Quand et comment permettra-t-on de fumer à bord? Comment gèrera-t-on la consommation d'alcool?

Règle 4 : Avoir un plan d'urgence fait d'avance.

Si le feu ne peut être contrôlé, il faut savoir comment évacuer le bateau, où on peut récupérer rapidement sa veste de sauvetage, si elle n'est pas portée en tout temps, et quoi faire une fois qu'on se retrouve dans l'eau. Est-ce que nous avons le temps de mettre l'annexe ou le radeau de sauvetage à l'eau? Comment va-t-on alerter les bateaux voisins? Les services de secours? Qui va s'assurer que tous ont évacué le bateau? Si on n'a pas pu sauver l'annexe et qu'on n'a pas de radeau de sauvetage, est-il possible de rejoindre le bord à



Il est toujours préférable d'être présent à l'entrée et à la sortie de l'eau de votre bateau.

la nage? Pour toutes les personnes à bord? Sinon comment fait-on pour ramener tout le monde en sécurité?

Ces règles et ces considérations ne sont pas absolues ou universelles, mais constituent une base de réflexion à partir de laquelle un responsable d'embarcation devrait élaborer son propre plan de prévention et d'urgence en fonction de son embarcation, de ses compétences et de sa zone de navigation.

Êtes-vous certain que vous êtes en mesure de garantir la sécurité de tous à bord en cas de feu qui vous forcerait à abandonner votre embarcation? Sinon que comptez-vous faire pour améliorer votre sécurité à bord? Envoyez-moi vos questions et vos commentaires par courriel au [REDACTED], cela va me faire plaisir de vous aider dans vos démarches. ■



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



**BATEAUX
LEGEND®**

Concessionnaire autorisé :

**L'APINTE
SPORTS**

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

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

**La performance et le luxe
sans compromis**



Manitou®
PASSION. PRÉCISION. PERFORMANCE.

Concessionnaire autorisé :

**L'APINTE
SPORTS**

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

LES NIVEAUX D'EAU – L'HISTOIRE SE RÉPÈTE!



*Club Multivoile 4 saisons, lac Saint-Pierre.
Crédit photo : Joani Hotte-Jean.*

Au moment où j'écris cette chronique, c'est pratiquement tout le Québec qui vit encore un épisode d'inondation printanière. Espérons que l'homme gagnera encore la bataille ce printemps contre la Nature. Je souhaite aux sinistrés un retour à la vie normale le plus rapidement possible.

Les niveaux d'eau annuels changent lentement d'un point de vue interannuel, ce qui s'explique par l'isostasie. Les niveaux d'eau ont tendance à diminuer au centre du Canada et à augmenter sur les côtes bordant les océans Pacifique et Atlantique. Par contre, les changements climatiques ont un impact indéniable sur nos vies. Les cycles trentenaires de haut et de bas niveau d'eau du début du XX^e siècle en amont de Sorel sont maintenant rendus des cycles décennaux ou plus rapides. L'ouverture du Chenal maritime du fleuve Saint-Laurent à longueur d'année dans les années 1960 a été favorable aux riverains, les inondations hivernales ayant pratiquement

disparu dans le secteur de Montréal. Le drainage, la diminution des milieux humides et les ouvrages de protection ont un impact tantôt positif, tantôt négatif sur l'écoulement des eaux locales ou régionales.

Des écarts climatiques plus grands au quotidien causent des vents plus forts couplés à des précipitations accrues et tout ce que cela peut comporter en termes d'augmentation de pression et de mouvements d'eau. Il ne faudra pas se surprendre de vivre régulièrement des débâcles printanières problématiques dans un futur rapproché. Qui dit niveaux d'eau exceptionnels dit aussi courants exceptionnels.

Il peut paraître paradoxal que l'ouverture de la saison de navigation de plaisance ait été retardée dans plusieurs marinas par des niveaux d'eau anormalement hauts. La sécurité avant tout! Est-ce que les courants permettaient l'installation des pontons? Ensuite, pouvait-on se rendre dans

les sections de remisage et utiliser les appareils de mise à l'eau en toute sécurité? Les ouvrages de protection et de dragage ont permis le développement domiciliaire de plus en plus près des cours d'eau.

La navigation souffre aussi de cet apport inattendu d'eau. Pour les navires commerciaux de grandes dimensions, cela peut signifier qu'ils ne peuvent plus passer en toute sécurité sous les obstacles aériens peu importe leurs chargements. Pour la navigation de plaisance, cela signifie qu'il sera peut-être impossible de remonter un courant plus violent ou de manœuvrer en des temps records afin d'éviter de se retrouver dans des situations périlleuses nécessitant de l'aide pour s'en sortir.

On a tous vu des images d'eau déferlant à grande vitesse avec des vagues et des remous importants. Cette eau a un pouvoir d'érosion, d'abrasion, d'arrachement et de déplacement de gros objets que l'on croyait immuables. Lorsque les niveaux d'eau deviennent encore une fois plus hauts que la normale, il y a des inconvénients immédiats, d'autres que nous découvrirons au cours de l'année et même pendant plusieurs années.

Les navigateurs de plaisance devront redoubler de vigilance cet été. L'eau est 800 fois plus dense que l'air; il faut donc s'attendre à retrouver dans plusieurs chenaux de navigation des objets volumineux déplacés par les forts courants du printemps.

Il faudra du temps pour que les rives et les fonds marins se stabilisent. Les ouvrages de protection et le dragage peuvent aider à un retour à la normale plus rapide. Ils ne sont toutefois pas une panacée, d'autres actions devront être considérées afin d'assurer un résultat durable et sécuritaire pour les riverains, les navigateurs, la flore et la faune.

Dans toute situation, on peut en extraire le positif. Dans le cas présent, on peut consulter le site de la Sécurité publique pour obtenir une carte montrant les stations hydrométriques (geoegl.msp.gouv.qc.ca/adnv2/carte.php) et sélectionner la station hydrométrique de notre choix.

La contribution des plaisanciers sera importante afin de garder à son plus haut niveau la sécurité sur les plans d'eau dans l'est du Canada. Communiquez avec la Garde côtière canadienne (www.ccg-gcc.gc.ca) ou le Service hydrographique du Canada (www.shc.gc.ca) toute différence (aide à la navigation, obstacle, etc.) avec les cartes marines. Consultez les avis à la navigation et inscrivez-vous aux Avis aux navigateurs (www.notmar.gc.ca), vous serez informés d'une modification à une aide à la navigation ou à un obstacle sur le plan d'eau avant de le rencontrer; pas après!

Je vous convie aussi à visiter le site internet des marées du Service hydrographique du Canada au www.marees.gc.ca ou à téléphoner au **877 775-0790** afin d'obtenir les dernières observations sur les niveaux d'eau pour que vos sorties soient toujours des plus sécuritaires. ■



CONAM



Les soirées-conférences mensuelles des navigateurs
www.conam.qc.ca

LE QUÉBEC, LE PARADIS DE LA PÊCHE!

*Lac-du-Cerf. Crédit photo : Marie-Claude Dubé.*

Pourquoi pêcher? Pour relaxer, exercer sa patience, décrocher du tourbillon quotidien, pour passer du temps en famille ou entre amis, mais aussi pour ressentir l'excitation monter en soi quand un poisson combatif comme l'achigan mord à l'hameçon! Le sentiment de fierté est indescriptible lorsqu'on réussit enfin à le ramener dans l'embarcation, sur le quai ou sur la berge! La pêche, c'est tellement amusant... et cela permet de manger du bon poisson frais! Les souvenirs de pêche restent ancrés dans notre tête pour le reste de notre vie, c'est IMPOSSIBLE de les oublier! Je me rappelle encore des moments où je pêchais avec mon grand-père feu Gilles Jean sur le bout de son quai à Saint-Calixte alors que je n'avais même pas une dizaine d'années! Quand j'allais le visiter, j'avais tellement hâte de pêcher avec lui! Il s'agissait d'un moment privilégié entre lui et moi!

QUELLES SONT LES ESPÈCES DE POISSONS LES PLUS CAPTURÉES AU QUÉBEC?

1. La truite mouchetée



2. Le doré jaune



3. La perchaude



*Source : Enquête sur la pêche récréative au Canada 2015
Crédit des photos : © Ministère des Forêts, de la Faune et
des Parcs du Québec (MFFP).*



*Rivière aux Écorces.
Crédit photo : Daniel Robitaille.*

QUELLES SONT LES EXIGENCES?

Le Québec est un endroit formidable pour pêcher, cependant, comme les poissons représentent une ressource naturelle renouvelable, mais fragile, vous devez connaître certaines règles avant de pratiquer cette activité.

- Vous devez vous procurer un permis de pêche chez l'un des agents de vente autorisés et l'avoir en votre possession lorsque vous pêchez. Un enfant mineur ou un étudiant adulte (âgé de 18 à 24 ans) peut pêcher en vertu du permis de son parent. Une personne peut pêcher en vertu du permis de son conjoint s'il est en sa compagnie ou s'il a le permis de celui-ci en sa possession.

- Le Québec est divisé en 29 zones de pêche sportive selon les espèces qui y sont présentes. Vous devez respecter les règles qui s'appliquent à votre lieu de pêche. Celles-ci comprennent notamment les périodes de pêche et les limites quotidiennes de prise de poissons.

- Si vous conduisez une embarcation à moteur à des fins récréatives, vous devez avoir une preuve de compétence, comme la carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP). L'équipement de sécurité requis, selon la taille de votre bateau, doit aussi se trouver à bord, dont un gilet de sauvetage ou un VFI de la bonne taille et homologué au Canada pour chaque personne à bord. Il est fortement recommandé que celui-ci soit porté en tout temps, comme l'exprime le message de sensibilisation de la Société de sauvetage : « *Tu l'apportes. Porte-la donc* ».

Informations : [redacted] et www.tc.gc.ca.



LES DIX MEILLEURES DESTINATIONS DE PÊCHE SELON DANIEL ROBITAILLE

Le Québec, dont la superficie est de 1 667 712 km², est recouvert de 22 % d'eau! Les 3,6 millions de plans d'eau douce couvrent un total d'environ 207 500 km², les ruisseaux et rivières se comptent en millions de kilomètres, sans oublier le Saint-Laurent! Ce territoire offre donc des possibilités infinies où pêcher!

En 2012, Daniel Robitaille a publié aux éditions Du Sommet le livre *Mes 10 meilleures destinations de pêche au Québec*. Voici ses endroits favoris au Québec, qu'il qualifie de paradis pour la pêche! Ceux-ci sont des « lieux où l'on observe des paysages splendides, où l'on se sent bien, où l'on retourne avec joie chaque fois que l'on en a l'occasion... »

1. **Le réservoir Taureau** – Celui-ci comprend 30 km de rivage et près de 50 îles. De magnifiques plages et pointes de sable jalonnent son pourtour. Vous pouvez notamment y pêcher de la perchaude, du brochet et de l'achigan.
2. **Le lac Saint-Pierre** – Il est unique avec ses 79 espèces de poissons! La qualité de la pêche y est exceptionnelle, surtout pour la quantité de dorés (et des gros, pesant plus de 5 kg - 11 lbs) qui s'y trouvent!
3. **Le lac Massawippi** – Lors de sa première visite dans ce véritable bijou des Cantons-de-l'Est, lui et son partenaire ont pêché une trentaine d'achigans en quelques heures. Ce lac est aussi reconnu pour taquiner les salmonidés.
4. **Le lac Mistassini** – Ce lac d'une superficie impressionnante de 2 335 km² vous réserve bien des surprises puisque vous ne savez pas ce qui va mordre à votre hameçon : truite mouchetée, doré jaune, truite grise ou grand brochet!
5. **Le lac Walker** – Il s'agit du lac le plus profond du Québec avec ses 280 m de profondeur ainsi que le plus beau pour ses paysages grandioses et magnifiques. Vous pourriez y pêcher la plus grosse truite mouchetée de votre vie!

6. **Le lac Saint-François** – Le célèbre pêcheur professionnel Bob Izumi a affirmé lors du championnat canadien de pêche à l'achigan 2011 qu'il s'agissait du meilleur endroit au Canada pour pêcher l'achigan. L'eau y est tellement claire qu'il est possible de voir jusqu'à 6,1 m de profondeur par temps ensoleillé et sans vent!
7. **Le réservoir du Poisson Blanc** – Celui-ci est idéal autant pour des vacances en famille que pour y vivre des expériences de pêche sportive. Les ciscos y sont très présents, vous devrez donc adapter vos techniques et bien choisir vos leurres pour réussir à attraper de la truite grise et du doré.
8. **La rivière aux Écorces** – Accessible à gué ou en canot, il s'agit de l'un de ses coins favoris pour se dépayser et relaxer grâce au cachet sauvage et la beauté des lieux. Selon des statistiques datant de 2011, 7,4 truites mouchetées y sont pêchées par pêcheur par jour!
9. **Le Club Kapitchuan** – Cette pourvoirie au personnel accueillant, aux chalets au cachet unique ainsi qu'à la cuisine et au service excellent... est le royaume du doré!

10. **La rivière Saguenay** – Ce monde de découvertes halieutiques dans un milieu grandiose, imposant et magnifique abrite une soixante d'espèces d'eau douce et salée qui y sont en permanence (comme la truite de mer) ou de passage. Le fjord est aussi un endroit formidable pour pratiquer la pêche blanche et attraper le sébaste, dont le goût de la chair ressemble au rouget de la Méditerranée.

VOICI SES ESPÈCES PRÉFÉRÉES DANS L'ASSIETTE!

1. **Le doré jaune** – Sa chair délicate en texture comme au goût place le doré sur le haut du podium.
2. **La perchaude** – Sa chair blanche et floconneuse est mon second pèché mignon. Cela étant dit, certains inverseraient peut-être mes deux premiers choix...!
3. **La truite mouchetée** – Le poisson sportif le plus populaire au Québec ne peut être tenu à l'écart de mon podium. Sa chair rosée nous fait saliver à coup sûr.
4. **La ouananiche** – Que dire de plus que génétiquement... c'est un saumon?
5. **Truite moulac** – Il s'agit d'un poisson qui gagne à être connu davantage des pêcheurs. Cet heureux croisement entre la truite mouchetée et le touladi nous donne une espèce dont la chair est savoureuse.

QUI EST DANIEL ROBITAILLE?

L'auteur est pêcheur professionnel et animateur de la très populaire émission *Leurre Juste* diffusée à V et accessible sur internet (). Il est aussi conférencier et chroniqueur régulier au magazine *Aventure Chasse et Pêche*. Sur le plan de la pêche compétitive, Daniel a remporté plusieurs tournois au Québec en plus d'obtenir d'excellents classements dans des tournois à l'échelle nationale.



*Daniel Robitaille sur le lac Saint-Pierre.
Crédit photo : Daniel Robitaille.*

MES DESTINATIONS DE PÊCHE PRÉFÉRÉES

Le Québec s'avère le plus bel endroit au monde pour pratiquer la pêche! Ce n'est pas peu dire, mais après avoir lancé ma ligne depuis plus de 50 ans et avoir passablement voyagé, je peux faire cette affirmation sans trop me tromper. Cependant, je suis, avant tout, un pêcheur urbain, et mes destinations préférées sont toutes facilement accessibles à l'aide d'un véhicule. Ceux qui préfèrent les routes de gravier et l'hydravion ont probablement une liste aussi intéressante. Voici la mienne :

1. **Le lac Saint-François** – Cet élargissement du fleuve Saint-Laurent entre Valleyfield et Cornwall offre des eaux cristallines et une variété de poissons sportifs qui n'a pas sa pareille.
2. **Le fleuve Saint-Laurent** – La section de ce majestueux cours d'eau entre Montréal et le lac Saint-Pierre offre aux pêcheurs une variété d'environnements qui font de chaque excursion un défi à relever.
3. **Le Lac-du-Cerf** – Situé dans les Laurentides, un peu à l'ouest de la réserve Papineau-Labelle, le Lac-du-Cerf est un joyau serti dans un environnement parfait. Le mélange de feuillus et de conifères et le climat particulier vous font presque oublier de lancer votre ligne.
4. **Le lac Sainte-Marie** – Situé en Gatineau, à proximité de la rivière du Lièvre, le lac Sainte-Marie vous transporte dans un autre monde. Sa position stratégique vous permet de taquiner l'achigan autant dans de vastes étendues de végétation que dans une forêt d'arbres immergés.



*Pêcher sur le fleuve Saint-Laurent.
Crédit photo : Réal Larose.*



*Réal Larose sur le lac Saint-François.
Crédit photo : Réal Larose.*

QUI EST RÉAL LAROSE?

Collaborateur depuis de nombreuses années à des magazines comme *Québec Yachting*, *Sentier Chasse-Pêche* et quelques autres en langue anglaise, Réal Larose est un passionné de pêche. Vous pouvez aussi le voir, à l'occasion, lancer sa ligne dans des émissions de télévision comme *Vacances Nature*. Pêcheur de tournois d'achigans pendant plus de vingt ans, avec de nombreuses premières places à son tableau de chasse, il a maintenant tourné son regard vers une approche plus décontractée, où l'unique compétition est entre lui et le poisson.



Les poissons réagissent bien aux leurres de surface sur le lac Sainte-Marie. Crédit photo : Réal Larose.

5. Le lac Memphrémagog — Cette perle des Cantons-de-l'Est vous laisse capturer une variété de salmonidés le matin puis, si le cœur vous en dit, deux espèces d'achigan l'après-midi.

Si vous désirez vous éloigner un peu du Québec, le secteur du Long-Sault et celui de la baie Georgienne, deux destinations ontariennes, vous offrent des panoramas exceptionnels et des expériences de pêche uniques.

Aux États-Unis, sans devoir parcourir des distances énormes, le lac Champlain est habité par une quantité et une variété d'espèces surprenantes qui ne demandent pas mieux que de mordre à votre hameçon.

Si vous aimez l'exotisme et vous voulez aller encore plus loin, la côte ouest du Costa Rica est un paradis de pêche pour de nombreuses espèces de poissons d'eau salée. ■



Les poissons nageurs vous permettent de capturer diverses espèces sur le lac Memphrémagog. Crédit photo : Réal Larose.

VOGUE 27 SX DE PRINCECRAFT



Le Vogue 27 SX 2019 de Princecraft consiste en un mélange des caractéristiques de deux pontons, le XT et l'ancien SE, afin de plaire aux exigences, notamment des propriétaires de croiseurs, qui souhaitent profiter d'un maximum de commodités à bord, tout en ne délaissant pas les amateurs de sports nautiques!

En effet, la section bar de l'ancien Vogue 27 SE, avec des tabourets, a été remplacée par deux sièges passagers sur glissières et plaques pivotantes ainsi qu'un module haut-parleur, incluant une prise USB et deux porte-verres. Des comptoirs vous permettent de cuisiner et le réfrigérateur intégré gardera vos aliments au frais.

À l'avant, une zone en U avec banquettes et deux chaises longues comprend un fauteuil modulaire amovible au centre afin d'accéder à la porte, une table à goûter et une salle d'habillage escamotable à bâbord pouvant camoufler une toilette chimique offerte en option.

La console à tribord est dotée d'un évier et d'un robinet connecté à une pompe électrique et un réservoir d'eau portatif. L'espace pour le conducteur est ergonomique avec son siège inclinable sur glissière et plaque pivotante. Celui-ci a de la place pour ses jambes et possède une belle position pour naviguer en raison de la base surélevée de la console (offerte en option) qui lui permet de voir par-dessus les passagers assis devant lui. Le volant sport est inclinable. Grâce à l'écran tactile Simrad, inclus dans l'option *Ensemble haut de gamme*, il peut contrôler le moteur, la radio SonicHub2, voir ses cartes marines, accéder au sonar et plus encore!

Vous pouvez ranger votre équipement nautique dans les espaces de rangement sous les banquettes à rembourrage ultra moelleux, dans la section inclinée des chaises longues et de la nourriture sous le module cuisinette. À l'arrière, la plateforme de baignade est grande et possède une échelle télescopique.



NOUVEAU EN 2019!

- Nouveaux choix de revêtements de plancher (option).
- Logo Princecraft 3D plus gros.
- Extrusion pare-choc de couleur Noire.
- Décalques standards revus.
- Deux nouvelles couleurs offertes : Bleu métallisé et Titanium.

La Configuration Performance fait partie des caractéristiques standards de ce modèle qui comprend un troisième flotteur, un recouvrement d'aluminium sous le plancher, des ailerons de performance, un réservoir d'essence de 185 litres (49 gal US) et du rangement dans le tube central.

Le Vogue 27 SX de Princecraft possède tous les éléments dont vous avez besoin pour passer une journée amusante sur l'eau! ■

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : Mercury 300 V8 L Verado - DTS

MOTORISATION MAXIMALE : 400 ch

VITESSE DE POINTE (TR/MIN/M/H) : 5970 / 46

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS TOUT : 27 pi 11 po | 8,5 m

LARGEUR : 8 pi 6 po | 2,6 m

POIDS : 3698 lb | 1677 kg

CAPACITÉ : 13 personnes (1780 lb | 807 kg)

CHARGE MAXIMALE : 2802 lb | 1271 kg

RÉSERVOIR D'ESSENCE : Environ 185 litres | 49 gal US

CHOIX DE COULEURS : Titanium, Rouge rubis, Noir métallisé et Bleu métallisé

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 128 443 \$

PRIX DE BASE : 80 758 \$ (incluant un moteur hors-bord Mercury 150 XL et la configuration Performance, aucune option)



OPTIONS DU MODÈLE D'ESSAI :

- Ensemble de décalques dômes Vogue (chrome).
- Édition Sport (Blanc Nuage), incluant le logo Édition Sport des deux côtés, table à goûter agencée, rembourrage avec vinyle texturé haut de gamme, lumières à DEL au plancher, sur toit bimini, flotteurs, haut-parleurs et porte-verres fixes.
- Ensemble Haut de gamme : système audio haute performance, un appuie-bras supplémentaire, console surélevée en fibre de verre et coupe-batterie.
- Plancher recouvert de vinyle Sélect gris (*Teak Supreme Solid*).
- Mât de remorquage en acier inoxydable pour skieurs.
- Ensemble pour planche nautique avec tour peinte noire, bimini et lumières à DEL.
- Toilette chimique incluant un réservoir et un système d'évacuation à pompe (9,8 litres / 2,6 gal. U.S.).
- Active Trim : système de réglage d'assiette automatique.

PRINCECRAFT
DOMINEZ L'EAU.

Configurez votre embarcation 2019
en ligne dès maintenant!

www.**PRINCECRAFT**.com

PLAISIR +
AVENTURE

L'expérience
PRINCECRAFT

 **BRUNSWICK**

 **MERCURY**

 **YouTube**

 **Facebook**



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

Québec

YACHTING

Découvrez... Notre DVD de croisière

UN GUIDE DE CROISIÈRE INSTRUCTIF ET DIVERTISSANT

Offre spéciale
29,95\$ + Taxes



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

**MAINTENANT EN VERSION
FRANÇAISE:**

• Les Mille-Îles et le fleuve Saint-Laurent

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

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

Tous les détails au

www.quebecyachting.com

Une production Powerboat Television Show

SEASPORT 490 DELUXE DE AVON



Les bateaux Avon font partie de la grande famille Zodiac. Le Seasport Deluxe remplace la série Yachtline Deluxe dans le cadre d'un programme d'amélioration continue. Il s'agit d'une annexe compacte et légère avec un design de coque unique en son genre.

Le Seasport est offert en quatre formats différents. Le modèle 490 que *Québec Yachting* a essayé au Salon du bateau à flot de Montréal 2018 est le plus grand de cette gamme avec ses 16 pieds 11 pouces (4,90 mètres). Celle-ci débute avec le 360 mesurant 11 pieds 10 pouces (3,60 mètres) de longueur. L'embarquement et le débarquement peuvent s'effectuer facilement grâce à des marches en teck situées à l'avant et à l'arrière. La circulation s'y effectue aisément. Les sièges ainsi que les banquettes pouvant accueillir jusqu'à neuf passagers sont confortables et comprennent des espaces de rangement. Sa console de pilotage latérale est munie d'un coffre de rangement, d'un système audio Fusion, de lumières d'ambiance à DEL et de cadrans numériques de Yamaha.

Trois couleurs de tube sont offertes, soit le gris, le chameau et le bleu marine, afin de s'harmoniser avec votre bateau ou voilier. Ces nouveaux tubes sont fabriqués en tissu Hypalon Néoprène afin d'offrir une meilleure résistance aux rayons ultraviolets et à l'abrasion. De plus, les tubes s'enlèvent facilement pour l'entretien et les réparations.

Vous ne manquerez pas de puissance avec son moteur de 90 ch qui consiste en la motorisation maximale autorisée par le fabricant (la puissance recommandée varie entre 50 ch et 70 ch). C'est pourquoi il est possible de l'utiliser pour pratiquer des sports nautiques comme le ski nautique ou tirer vos enfants ou petits-enfants avec une bouée tractable. Le Seasport 490 Deluxe est demeuré stable et facilement manœuvrable malgré les vagues et le courant du fleuve Saint-Laurent. Performant, celui-ci plane rapidement en 2,45 secondes en raison des plaques correctrices d'assiette intégrées de Zodiac. Il ne s'agit donc pas que d'une simple annexe, sa polyvalence la transforme en bateau pouvant être utilisé tous les



jours et pouvant convenir aux besoins d'un bon nombre de plaisanciers!

**Cet essai a été possible grâce à la collaboration de Desjardins Sport. ■*

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : Moteur Yamaha 90LB

VITESSE DE POINTE (TR/MIN / M/H) : 6000 / 47,5

VITESSES DE CROISIÈRE (TR/MIN / M/H) : 1000 / 3,9; 2000 / 7; 3000 / 19,3; 4000 / 29; 5000; 37,7

TEMPS POUR PLANER : 2,45 secondes

ACCÉLÉRATION DE 0 À 20 MPH : 5,20 secondes

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS TOUT : 16 pi 1 po | 4,90 m

LARGEUR : 6 pi 9 po | 2,05 m

POIDS : 860 lb | 390 kg

CAPACITÉ : 9 personnes

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 51 900 \$

PRIX DE BASE - PDSF : 32 114 \$

OPTIONS DU MODÈLE D'ESSAI :

- Équipement Yamaha Command Link
- Stéréo Fusion
- Recouvrement de plancher SeaDek
- Remorque galvanisée



HD 220 DE FOUR WINNS



Vous aimeriez partir en croisière, vous détendre ou surfer sur les vagues? Le bateau à pont ouvert HD 220 de Four Winns vous permet de faire tout cela et plus encore! Sa coque Stable-Vee adhère bien à l'eau et le stabilise lors des virages afin que vous puissiez effectuer vos manœuvres en toute confiance.

À l'avant, vous pouvez choisir l'aménagement en U avec deux chaises longues ou obtenir une troisième chaise longue en fermant la partie du milieu et en ajoutant des coussins pour l'assise et le dossier. En option, vous pouvez ajouter une table ronde avec deux porte-verres. Vous avez envie de vous rafraîchir? Descendez et remontez à bord grâce à une échelle télescopique. Vous pouvez quitter cette zone en passant par l'ouverture au centre du pare-brise.

La console du conducteur est bien équipée. Elle comprend notamment un volant de luxe inclinable,

des interrupteurs lumineux, un indicateur de vitesse et de carburant, un tachymètre, un sondeur de profondeur avec alarme d'eau peu profonde indiquant la température de l'eau et de l'air ambiant, un GPS, un système pour couper l'alimentation d'urgence du moteur et un port de charge USB. Le pilote et son passager peuvent prendre place sur un siège baquet avec rabat de type *bolster*. À bâbord, vous trouverez un compartiment fermé pour la toilette portative. Au plancher, un espace vous permet de ranger votre paire de skis nautiques. Plusieurs places assises sont disponibles à l'arrière, dont une banquette dos-à-dos. Vous pouvez ranger votre équipement nautique sous les banquettes et le moteur interne est facilement accessible. La vaste plateforme de baignade vous permet d'accéder facilement à l'eau et de vous préparer à pratiquer votre sport nautique favori!

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



CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : MerCruiser 6,2L de 350 ch

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS TOUT AVEC PLATEFORME DE BAIN : 22 pi 1 po | 6,7 m

LARGEUR : 8 pi 5 po | 2,54 m

TIRANT D'EAU, PROPULSEUR ABAISSÉ : 33 po | 84 cm

POIDS APPROXIMATIF : 4170 lb | 1 891 kg

CAPACITÉ : 12 personnes

RÉSERVOIR D'ESSENCE : 167 litres | 44 gal

RÉSERVOIR D'EAU : 45 litres | 12 gal

ENSEMBLES DISPONIBLES : LX, SLX et Surf

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 99 198 \$

PRIX : À partir de 83 500 \$

QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DU MODÈLE D'ESSAI

- Toilette avec pompe
- Tour de wakeboard
- Radio AM/FM/Connectivité Bluetooth
- Haut-parleurs
- Support pour planche
- Toit bimini
- Toile de protection
- Remorque s'harmonisant aux couleurs du bateau

BAY ST D'ORU KAYAK



Lancé en 2012 grâce à un projet Kickstarter, le Bay ST d'Oru Kayak, fabriqué aux États-Unis, s'est vendu partout sur la planète depuis sa mise en marché. Au début du mois de juin, *Québec Yachting* l'a essayé sur la rivière des Mille-Îles à Terrebonne, non loin du parc de la Rivière, un endroit calme pour faire du canot, du kayak ou du surf à pagaie.

Ce modèle, tout comme les autres produits d'Oru Kayak, devient une boîte rectangulaire une fois replié. Ne pesant que 28 lb (12,7 kg), il est léger et se transporte aisément sur l'épaule ou comme un sac à dos (avec l'Oru Pack, 199 \$ US). Il rentre bien dans le coffre d'une voiture standard et même dans une sous-compacte comme la Toyota Yaris Hatchback en baissant vos bancs. Il se range facilement dans un garde-robe et ne

prend pas de place sur un bateau ou un voilier. Ce kayak se déplie comme une grande feuille et s'assemble comme en origami en dix minutes, selon le fabricant, sans outils. Dans notre cas, comme c'était la première fois, cela nous a pris 30 minutes. Gageons que nous gagnerions en vitesse si nous devions l'assembler à de nombreuses reprises. Une dizaine d'étapes sont à suivre, mais elles s'effectuent dans une suite logique.

L'ensemble comprend notamment un siège en mousse et des cale-pieds ajustables pour une personne mesurant jusqu'à 6 pi 4 po (1,93 m) ainsi que des élastiques de pont pour le rangement de matériel. La jupette en nylon (79 \$ US) et la pagaie (99 \$ US) sont vendues séparément. Sa coque est dotée d'une double paroi extrudée sur mesure en polypropylène de 5 mm qui devrait



résister à 20 000 plages, aux abrasions, aux rochers et aux divers obstacles sous l'eau. Grâce à un traitement aux rayons UV, il ne décolorera pas pendant 10 ans, c'est garanti, et ses jointures de pont sont étanches. Les cloisons à l'avant et à l'arrière sont non étanches et peuvent accueillir vos sacs imperméables. Si vous tombez à l'eau, vous pourrez le retourner pour plus de sécurité.

Au fil des ans, le kayak a subi des modifications au plan du design afin d'en améliorer les performances ainsi que pour le rendre plus facile à assembler et à utiliser. La première fois, je vous recommande de bien regarder **la vidéo explicative** avant et pendant le montage. Ce sera plus simple que de suivre le guide d'instructions. En tant que débutante, sur l'eau, je l'ai trouvé très stable, il glisse bien et est aisément manœuvrable. Les plus expérimentés apprécieront sa rapidité et son côté sportif. L'habitacle spacieux permet d'entrer et de sortir sans difficulté, peu importe votre taille.

Le Bay ST est une embarcation pour pagayer sur un lac, une rivière ou sur l'océan. Il est confortable pour y rester de longues heures pour pêcher, tout simplement découvrir les environs ou aller explorer des endroits en eaux peu profondes.

Une chose est certaine, vous ne passerez pas inaperçu avec le Bay ST d'Oru Kayak, puisque son design et sa conception uniques suscitent la curiosité. En terminant, celui-ci fait partie d'une collection permanente du musée d'art contemporain de San Francisco! Il s'agit donc d'une véritable œuvre d'art! ■



SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR : 12 pi | 3,7 m

LARGEUR : 25 po | 63 cm

POIDS : 28 lb | 12,7 kg

CAPACITÉ MAXIMALE (INCLUANT LE PAGAYEUR ET L'ÉQUIPEMENT) : 300 lb | 136 kg

DIMENSIONS DU COCKPIT : 16 po x 30 po | 41 cm x 76 cm

DIMENSIONS DE LA BOÎTE : 33 po x 12 po x 29 po | 83,82 cm x 30,48 cm x 73,66 cm

CONTENU DE LA BOÎTE : Kayak, siège en mousse ajustable, cale-pieds

GARANTIE : Un an

PRIX : 1599 \$ US

SITE INTERNET : www.orukayak.com

Oru Kayak offre un total de quatre modèles, dont le Beach LT (niveau débutant et intermédiaire), le Coast XT (niveau avancé) et le Haven. Ce dernier a été mis sur le marché l'automne dernier et il s'agit du seul kayak double pliable au monde! Un cinquième s'ajoutera en 2020 (disponible en précommande dès le mois de juillet), le Lake, un modèle ne pesant que 18 lb, soit 36 % plus léger que le Bay ST, tout en conservant le même volume intérieur. La majorité des pièces flottantes seront éliminées, ce qui en fera un kayak rapidement dépliable et assemblable en deux-trois minutes. Son prix de 850 \$ US sera également très intéressant! C'est à suivre!



CONCOURS



Offrez-vous le véhicule de loisirs
de vos rêves!

avec La Capitale



Participez dès maintenant!

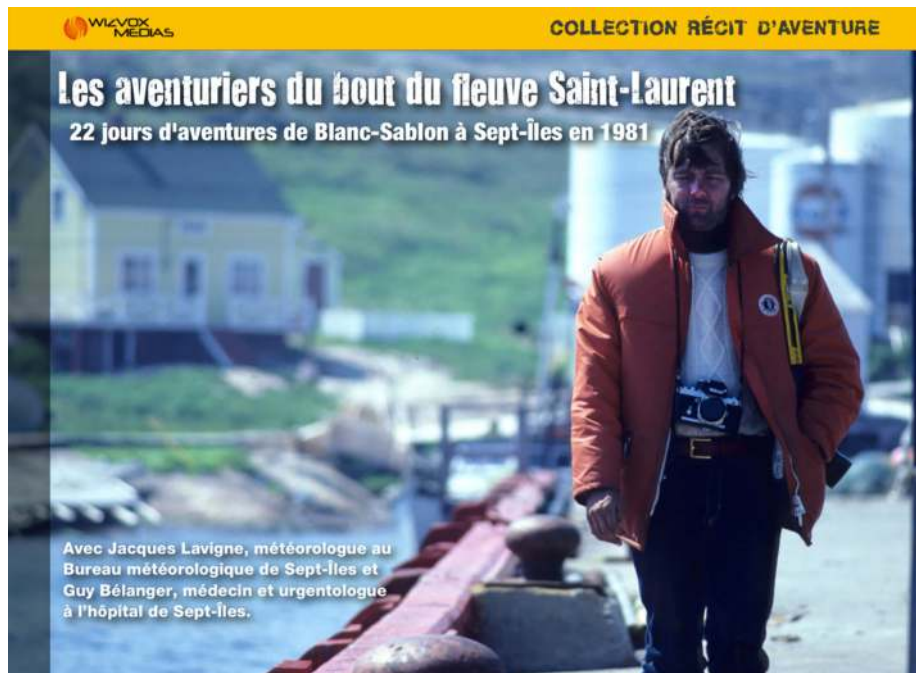
lacapitale.com/10000

1 855 780-4801



La Capitale
Assurances générales

PRODUITS À DÉCOUVRIR



WIZVOX MÉDIAS LANCE DEUX NOUVEAUX LIVRES MULTIMÉDIAS

La voile dévoile – Tome 2 de Robert Routhier a dernièrement été mis sur le marché afin d'aider les plaisanciers à progresser vers un niveau plus avancé en voile croisière. Vous apprendrez des principes théoriques, diverses techniques marines et pourrez visionner quelques séquences de manœuvres à quai et sous voile. L'ouvrage couvre la matière théorique des brevets intermédiaires, avancés et parfois hauturiers de Voile Canada. Les sujets tels que le matelotage, les ancrages, la mise à l'épaule, les différents types de navigation ainsi que les aides électroniques sont clairs et bien expliqués à l'aide d'images, de figures animées et de vidéos. **Les aventuriers du bout du fleuve Saint-Laurent**, racontant les 20 jours d'aventures de Jacques Lavigne qui a effectué, avec son coéquipier Guy Bélanger, un voyage plutôt téméraire en bateau pneumatique Zodiac de Blanc-Sablon à Sept-Îles en 1981, est aussi paru récemment. Des séquences vidéo illustrent bien les propos de l'auteur. Celui-ci vous fournit aussi des conseils utiles si vous souhaitez vous lancer dans une expérience similaire. Ces nouveautés sont offertes sur l'iBookstore et Google Play.

Vous aimeriez qu'un deuxième tome sur les secrets du fleuve Saint-Laurent, de Québec à Kingston, voie le jour? Visitez le <http://projetnavigation.com/projet-secrets-fleuve-saint-laurent-ii/> pour donner votre soutien au projet.

Un service de conférences est maintenant offert sur la météo marine avec Jacques Lavigne, retraité des Services météorologiques d'Environnement Canada, pour parfaire les connaissances des débutants tout comme des marins expérimentés. Pour obtenir des informations, écrivez un courriel au [REDACTED].

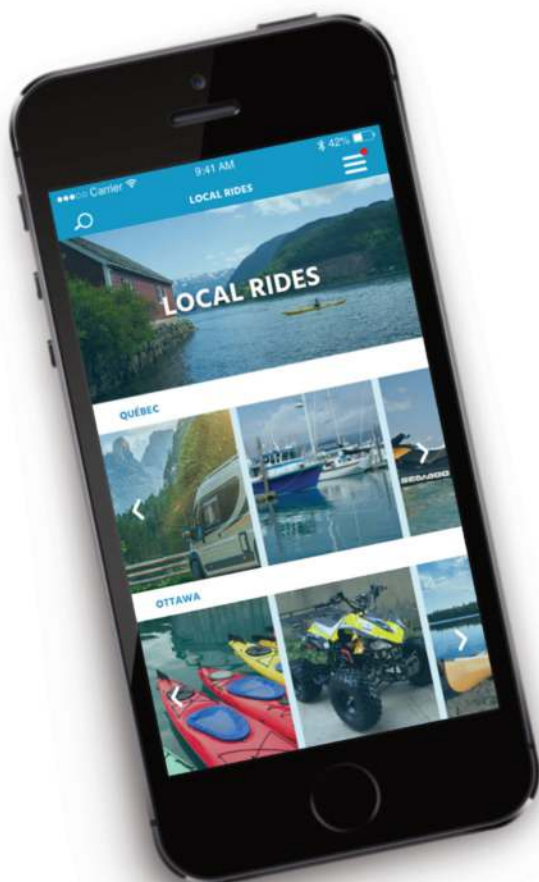
Prix : 19,99 \$ pour *La voile dévoile – Tome 2*.

9,99 \$ pour *Les aventuriers du bout du fleuve Saint-Laurent*.

Aussi en vente : *La voile dévoile – Tome 1*, *Les secrets du fleuve Saint-Laurent* (Québec aux Îles-de-la-Madeleine) et *Guide de météo marine*.

Projets à venir : *La voile dévoile – Tome 3*, *Le voyage au bout du monde* et *Météo marine 101*.

Site internet : www.projetnavigation.com



VIVEZ L'EXPÉRIENCE RÉCRÉATIVE DE VOS RÊVES AVEC OURIDES

La lancement de la plateforme en ligne en version bêta OURides a eu lieu à la mi-juillet. Celle-ci a pour objectif de faciliter la location entre particuliers de véhicules de loisirs, dont des bateaux. Cela permet aux propriétaires de rentabiliser leurs investissements en les rendant accessibles aux vacanciers désirant vivre de nouvelles expériences. Aucun permis de bateau n'est requis si vous choisissez le forfait avec capitaine. Peu importe votre budget, vous pourrez louer un kayak ou un bateau à l'heure ou à la journée.

Site internet : <https://ourides.com>



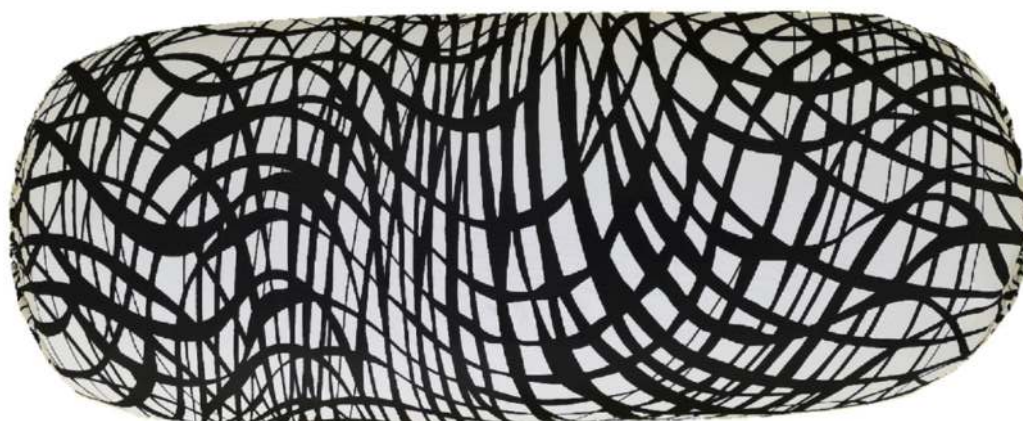
PROTECTION SOLAIRE AQUAFOLIA

La gamme de produits Aquafolia SOLEIL offre une haute protection solaire à large spectre UVA et UVB pour tous les types de peau et de conditions cutanées. Celle-ci est 100 % hypoallergénique, antioxydante, 100 % minérale, sans filtre chimique, résistante à l'eau et à la sueur. L'équipe de *Québec Yachting* a essayé la protection moyenne **Douceur Minérale FPS 27** qui convient au contour des yeux, au visage et au corps. Celle-ci est crémeuse et vous devez bien la faire pénétrer afin de faire disparaître le film blanc sur votre peau. La crème peut être utilisée par les personnes aux peaux fragiles, sensibles et réactives.

Prix : 95 \$ pour 180 ml et 39 \$ pour le 15 ml.

Aussi offerte : Émulsion pour le corps (180 ml), Gel Couleur Santé et Poudre 100 % minérale Dynamiseur d'Éclat.

Site internet : <https://ca.aquafolia.com>



COUVRE-DÉFENSES POUR BATEAUX DE FLOCOVERS INC.

Flocovers Inc. est un fabricant et distributeur de couvre-défenses réversibles pour bateaux. Les deux couches composées de nylon, lycra et de Spandex s'ajustent parfaitement à vos défenses. Ils sont lavables, sèchent rapidement et protégeront votre embarcation des égratignures provoquées par le frottement lorsque vous serez à quai ou à l'épaule et élimineront le bruit généré par celui-ci. En résumé, la couche intérieure adhère à la défense et la couche extérieure glisse aisément sur la première afin d'éliminer toute friction. Les couvre-défenses sont munis de cordons et de bloqueurs à chaque extrémité afin qu'ils restent bien fermés et bien en place.

La collection classique propose des couvre-défenses de 6 à 12 pouces de diamètre avec des tons neutres comme noir, bleu ou cappuccino. La collection Jazzy porte bien son nom en offrant des produits de couleurs variées de 8 à 10 pouces de diamètre, tape-à-l'œil et excentriques au recto et de couleur noire unie au verso. Le fait de pouvoir renverser le tissu permet de prolonger la durée de vie du couvre-défense. Deux nouveaux modèles sont maintenant disponibles, soit le Boréal et le Vertigo.

Prix : À partir de 24,95 \$ pour la collection classique.

À partir de 32,95 \$ pour la collection Jazzy.

Site internet : www.flocovers.com



LEURRE NUMÉRIQUE ECO-POPPER

On doit se l'avouer, nous vivons à l'ère du numérique! Et si vous en doutiez un seul instant, un rapide examen de l'Eco-Popper vous ramènera à la réalité. Ce premier leurre numérique de type Popper est muni à l'arrière d'une caméra haute résolution 720p, avec objectif grand angle, qui vous permet de voir l'attaque d'un poisson en temps réel. En plus, il possède des capteurs qui viennent compléter l'information fournie par l'image. Tout cela pouvant être partagé avec d'autres sur les médias sociaux.

Pour y arriver, l'Eco-Popper crée un réseau sans fil local qui assure un lien avec l'appareil mobile du pêcheur (téléphone intelligent, tablette, etc.) à l'aide d'une application (IOS/Android) préinstallée. Grâce à ce réseau, toutes les images et les données captées sont transmises à l'appareil mobile du pêcheur. C'est alors que l'utilisateur peut choisir ce qu'il veut partager sur

le nuage. Ces données incluent la transparence de l'eau, sa température, son niveau d'acidité et d'oxygène.

D'une dimension de 11,4 cm (4,5 po) et d'un poids de 70 g (2,5 oz), l'Eco-Popper peut facilement se lancer à bonne distance. Offert en huit coloris, adapté à l'eau douce et à l'eau salée, ce leurre peut faire réagir de gros prédateurs comme le brochet, le maskinongé, l'achigan, le bar et d'autres poissons qui fréquentent les côtes. Grâce à sa pile rechargeable, les données et les images qu'il fournit peuvent être retransmises à votre appareil portable jusqu'à une distance de 90 pieds.

Alors, pour des images qui épateront vos amis, nouez un Eco-Popper à votre ligne et profitez pleinement de l'ère numérique.

Prix : 239,99 \$ US

Site internet : www.ecopopper.com

TOUT EST PLUS BEAU VU DE L'EAU, SURTOUT DANS LES CANAUX HISTORIQUES!



Ancre retrouvée le 26 février 2019 au Canal-de-Lachine.

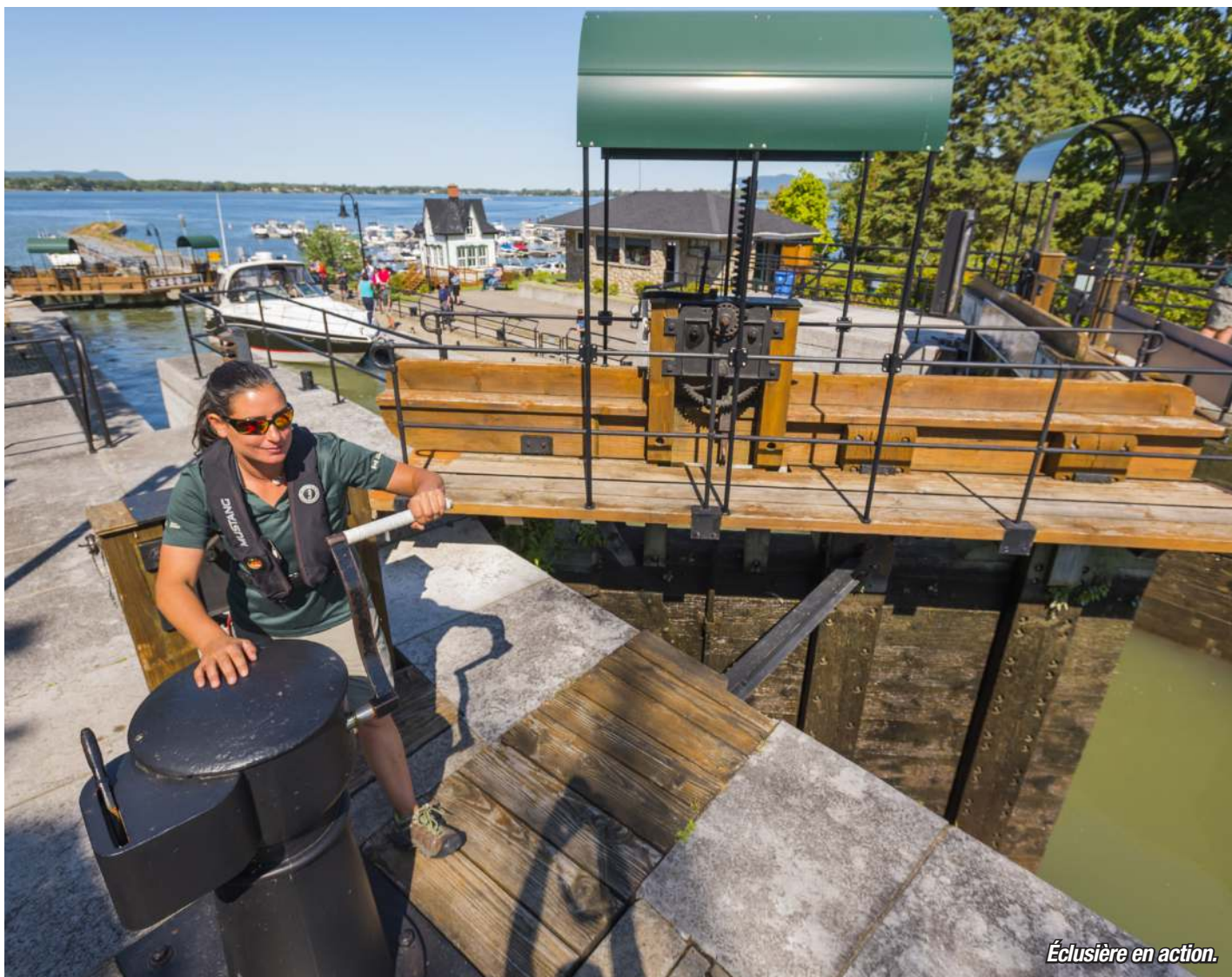
Dans le dernier numéro du printemps de *Québec Yachting*, nous vous proposons un itinéraire de navigation de trois jours. Nous souhaitons maintenant vous plonger au cœur de l'histoire et vous présenter certains éléments de notre patrimoine qui devraient pimenter votre séjour sur l'eau. Tout est tellement plus beau vu de l'eau au cœur des canaux historiques du Québec! Prêt pour un voyage dans le temps? C'est parti!

CHANTIERS NAVALS AU CANAL-DE-LACHINE

Le canal de Lachine a été ouvert à la navigation en 1825. Saviez-vous qu'en 1871, cinq gros chantiers navals se trouvaient au cœur de la vie économique, sociale et culturelle de Montréal? C'est que la situation géographique du canal s'avérait non seulement très stratégique pour améliorer le transport des marchandises et le transbordement, mais également pour contrer la concurrence. Aussi,

si dans les chantiers de Québec on construisait de grands voiliers, production orientée vers l'Atlantique et le marché des États-Unis, Montréal se plaçait ville avant-gardiste de la construction de bateaux à vapeur et était davantage orientée vers la navigation intérieure. On trouvait aussi sur les rives de ce canal de petits chantiers qui s'improvisaient constructeurs ou restaurateurs de goélettes et de barques.

Deux ancres, qui dateraient du début des années 1900, ont d'ailleurs été découvertes, enfouies au fond du Canal-de-Lachine. La dernière ancre de bateau retrouvée, le 26 février 2019, mesure environ huit pieds de hauteur. Si l'on sait aujourd'hui que cette ancre est reliée à la marine marchande, les experts s'interrogent sur sa fonction réelle : était-elle fixée à un bateau ou à un quai? Pour le moment, l'équipe d'archéologie de Parcs Canada travaille à élucider ce mystère fascinant.



Écluserie en action.

DE L'INDUSTRIE À LA PLAISANCE, IL Y EN A EU DES TOURS DE MANIVELLE!

Au 19^e siècle, les canaux historiques de Chambly et de Saint-Ours ont été construits pour relier les États-Unis et le Canada. La rivière Richelieu était alors une voie de transport indispensable pour le commerce.

L'aménagement du canal de Chambly, qui a pris fin en 1843, a permis aux navires commerciaux de contourner les rapides et d'acheminer les marchandises par voie d'eau. Les goélettes et les barges sont les principales embarcations à traverser les canaux. Les matières premières transportées étaient, au début de ce siècle, le bois, le foin et le papier, qui prenaient direction vers le sud, alors que le charbon passait quant à lui les neuf écluses en direction du nord. La construction

de lignes de chemin de fer reliant les États-Unis et le Canada durant la même période éliminera alors progressivement le transport sur la rivière. L'évolution rapide des transports ne devrait pas nous faire oublier que nombre de chevaux ont halé les navires pendant près de 100 ans avant l'arrivée de barges motorisées. Et surtout, qu'il y en a eu des tours de manivelles pour ouvrir et fermer les écluses!

Une escale pour la nuit à la place des Barges, située en amont des écluses n^{os} 1, 2 et 3 du canal de Chambly, tout près de l'avenue Bourgogne, est l'endroit parfait pour observer le travail des écluseriers, mais aussi pour en apprendre davantage sur l'histoire du site, tant sur l'eau qu'en rives. Et sachez que le Fort-Chambly est situé à quelques minutes à pied des quais d'amarrage... un détour qui en vaut assurément la peine!



Scaphandrier au Canal-de-Chambly, vers 1930. Collection Serge Caron.

UN MÉTIER HORS DU COMMUN

Aujourd'hui comme hier, les responsables de l'entretien des voies navigables doivent parfois faire preuve d'imagination pour assurer le bon fonctionnement des écluses.

Par exemple, il est connu qu'à l'époque, l'entretien des écluses demandait de mettre parfois la tête sous l'eau! Les scaphandriers vêtus d'imposants costumes (années 1930-1950) et munis de lourdes semelles de plomb devaient se mettre à l'œuvre. Il pouvait même arriver qu'ils oublient de mettre les bandes de caoutchouc qui assuraient l'étanchéité de leur combinaison; ils devaient alors être remontés en toute hâte... c'étaient les risques du métier!

Il serait trop long ici de nommer tous les métiers anciens ou actuels et tout le travail accompli dans les canaux historiques de Parcs Canada. Et que vous soyez installé confortablement sur votre bateau ou que vous vous promeniez sur les berges, il peut vous être difficile de percevoir toute la complexité des structures qui composent le canal de Chambly, de même que tous les

différents aspects de son histoire. Laissez donc aller votre imagination et tentez de percevoir tous les impacts sur la vie des communautés que cet axe de transport a pu avoir. Visualisez le labeur et la ténacité de tous les hommes et de toutes les femmes qui l'ont construit, qui y ont travaillé et qui l'ont utilisé.

Aujourd'hui, les éclusiers forment une main-d'œuvre appréciée. Au Canada, le métier d'éclusier a débuté en 1781 avec l'ouverture du canal de Coteau-du-Lac. Lors de l'inauguration du Canal-de-Chambly, on n'avait embauché que quatre éclusiers pour actionner neuf écluses et faire fonctionner huit ponts tournants. En fait, on demandait aux capitaines de fournir un homme qui, à cheval, précédait le bateau et ouvrait les ponts. Les nombreux accidents et les coûts élevés des réparations ont finalement convaincu les gestionnaires d'engager plus de personnel. À partir de 1857, le gestionnaire des canaux du Québec, J. G. Sippel, a décidé de développer la profession d'éclusier et d'exiger des critères d'embauche élevés pour l'époque : savoir lire et écrire, comprendre le français et l'anglais et... être sobre.



Place des barges – Canal-de-Chambly de Parcs Canada.

Enfin, si le travail d'éclusier a longtemps été un métier d'homme, de nombreuses femmes sont aujourd'hui éclusières et maîtres-éclusières dans l'un ou l'autre des canaux historiques; elles sont au cœur même de l'équipe de Parcs Canada.

Des éclusiers et éclusières à qui nous avons demandé ce qu'ils appréciaient le plus de leur emploi ont répondu : « *Nous avons conscience de faire un métier rare, historique, dans un environnement naturel particulier et nous avons la chance de pouvoir échanger avec des plaisanciers au long cours, qui ont des histoires passionnantes à raconter.* »

ÉCRIREZ L'HISTOIRE AUJOURD'HUI!

L'histoire se poursuit et c'est toujours captivant de rappeler l'évolution de la navigation, notamment avant et après la construction des voies navigables. Par exemple, comment les communautés autochtones naviguaient-elles? Comment traversaient-elles les rapides avant l'implantation de canaux? Quelle était leur « *route par voie d'eau* »?

Chers plaisanciers, vous faites vivre les canaux historiques en y naviguant, vous êtes parties prenantes de leur mise en valeur. Imaginez dans 50 ou même 100 ans ce que diront les générations futures de la pratique de la navigation.

Parcs Canada vous invite à naviguer et à faire escale jusqu'au 14 octobre 2019 dans les premières voies de transport du Canada! À l'approche d'un canal, contactez le personnel éclusier par VHF-canal 68 durant les heures d'opération des écluses. Pour obtenir tous les détails sur les différents tarifs et les horaires, pour commander vos permis, dont le permis saisonnier d'éclusage à 8,80\$/piéd et le permis saisonnier d'amarrage de nuit à 9,80\$/piéd, ou pour connaître les occasions de découvertes et plus encore, visitez le parcscanada.gc.ca/canaux.

Et suivez-nous sur Facebook!

 @LHNauQc

 @CanaldeLachine

VIVRE UNE EXCURSION D'INITIATION AVEC VOILE MERCATOR



L'été dernier j'ai participé à une excursion d'initiation de trois heures avec Voile Mercator après avoir remporté ce prix dans le cadre d'un tirage effectué à la Foire de la voile, un événement organisé par la Fédération de voile du Québec. Cette activité permet d'initier à la voile des centaines de personnes par année. Le départ peut s'effectuer du Parc Aventures Cap Jaseux afin que vous puissiez naviguer dans les eaux chaudes du haut du fjord du Saguenay, ou comme je l'ai expérimenté, de L'Anse-Saint-Jean afin de découvrir le cœur du fjord au sein du Parc marin Saguenay-Saint-Laurent. Cette courte formation peut être suivie par tout le monde, peu importe son âge, et permet d'apprendre les notions de base de la voile et de la sécurité sur l'eau dans un décor majestueux, voire enchanteur, qui ne

vous laissera pas indifférent. Le 10 juillet 2018, j'ai pris plaisir à prendre part aux manœuvres, à l'appareillage et à l'accostage et à barrer le *Péché Mignon* sous la supervision de la dynamique et passionnée Tatyana Bouffard-Martel. Nous avons eu droit à un peu de pluie, un ciel nuageux, puis des éclaircies ont fini par faire leur apparition. Le vent soufflait de manière soutenue entre 20 et 25 nœuds... et de bonnes vagues étaient présentes, ce qui faisait giter le voilier. L'équipage est resté en confiance malgré les conditions météo non optimales et tous affichaient un sourire au retour au quai... même (et surtout) les jeunes enfants du couple de Belges qui nous accompagnaient en cette journée mémorable pour tous!



De gauche à droite : Jérémie Leguern-Lepage, Guillaume Thériault, Gaël Simon, Sophie Duvieusart, Normand Corbeil, Catherine Parker, Marie-Paul Simard, Louis-Éric Ouellet, Anthony Goncalves, Jean-Michel Hébert, Tatyana Bouffard-Martel, Annie Clément, Gérald Delmarco et Simon Duplantie. Crédit photo : Voile Mercator.

Vous avez envie de prolonger votre expérience? Une formule d'une durée de 7 heures est offerte. Vous pouvez aussi partir de L'Anse-Saint-Jean en fin d'après-midi pour naviguer à voile, souper dans la baie Éternité et dormir à bord afin de prolonger votre expérience pour un total de 21 heures. Il est aussi possible de louer un Pearson 27 et un C&C 29 avec ou sans instructeur (vous devez avoir obtenu votre brevet élémentaire, détenir votre Certificat restreint d'opérateur maritime et votre Carte de conducteur d'embarcation de plaisance pour choisir cette option). Des stages de voile de 2 à 18 jours sont également offerts par l'école. Ces derniers sont de niveau initiation, élémentaire, intermédiaire et avancé de Voile Canada.

ENTREVUE AVEC CATHERINE PARKER

Coordonnatrice des opérations et instructrice de voile croisière

QY : Comment avez-vous commencé à travailler pour Voile Mercator?

CP : « Après avoir fait mon premier stage, j'ai eu la piqûre et j'ai énormément navigué. La voile est devenue une priorité dans ma vie. J'ai commencé à donner des initiations, puis j'ai obtenu mon accréditation en 2011 de Voile Canada pour devenir instructrice afin d'offrir divers cours pour Voile Mercator. J'avais de grosses ambitions et des rêves de voile. »

QY : Quelle est l'histoire de Voile Mercator?

CP : « L'entreprise a été fondée en 1981 par Bernard Blanchard. Normand Corbeil s'est joint à lui en septembre de la même année, puis M. Blanchard a quitté en 1983. Par la suite, elle a été achetée par Jacques et Jean-Michel Hébert. À l'hiver 2015, une rencontre a eu lieu puisque certains instructeurs souhaitaient transformer l'école en coopérative. Moi et Annie Clément avons organisé l'achat et la vente des actifs. Aujourd'hui, celle-ci comprend 30 membres. Tout le monde travaille ensemble selon ses champs d'intérêt et ses forces



NAVIGATION

afin de former un tout complémentaire, innovant et intéressant. Nous travaillons beaucoup sur le sentiment d'appartenance à l'équipe. Aujourd'hui, Normand Corbeil est encore membre locateur actif et instructeur à bord de son voilier pour la coopérative! »



*La dynamique et passionnée instructrice
Tatyana Bouffard-Martel.*

QY : Quels sont les services offerts?

CP : « La coopérative Voile Mercator est composée d'instructeurs de voile accrédités par Voile Québec / Voile Canada. Divers cours sont offerts : excursion d'initiation (3h, 7h ou 21h) et cours d'initiation (2 ou 3 jours), cours élémentaire (2 fins de semaine ou 5 jours), cours intermédiaire et cours avancé (6 à 18 jours). Ceux-ci sont aussi offerts sous forme de formation privée ou sur mesure pour bien répondre aux besoins des clients. Des convoys sont organisés pour qu'ils puissent acquérir de nouvelles expériences de navigation. Des cours théoriques par vidéo-conférence avec Zoom de navigation côtière élémentaire et intermédiaire ont lieu depuis avril. Il est aussi possible de s'inscrire au cours de radiotéléphonie maritime en formule autodidacte. Nous avons également une boutique en ligne où les internautes peuvent se procurer des livres d'apprentissage. »



Joani Hotte-Jean à la barre du voilier Pêché Mignon.



Retour au quai du voilier Pêché Mignon.

QY : Quels sont les voiliers dont vous êtes propriétaires?

CP : « Nous sommes propriétaires du C&C 29 Pêché Mignon. Nous louons six voiliers de nos membres locateurs en 2019 et nous avons deux partenaires occasionnels pour répondre à la demande. »

QY : Quelle est votre clientèle?

CP : « Notre clientèle est très diversifiée et provient de partout au Québec, dont Montréal. Nous avons beaucoup de couples, d'amis, de jeunes professionnels. Ils veulent décrocher et vivre des nouvelles expériences en profitant du moment présent. Nous en avons contaminé plusieurs qui

sont devenus des acheteurs de voiliers. Nous avons contribué à changer leur vie! »

QY : Quels sont vos projets futurs?

CP : « Au cours de l'été nous allons naviguer en flottille de Gaspé à Terre-Neuve dans le cadre d'un stage de 18 jours. Cela nous tient tous à cœur et nous donne des ailes pour développer éventuellement d'autres projets similaires. Nous avons beaucoup de projets, de rêves, d'idées en réflexion. »

Vous aimeriez en savoir davantage sur Voile Mercator? Visitez le [site web](#) et suivez la coopérative sur sa **page Facebook** et son **compte Instagram!** ■

LA MYSTIQUE ÎLE DE SABLE



Crédit photo : Parcs Canada.

L'île de Sable est une barre de sable en forme de croissant longue de 42 km, mais dont la largeur ne dépasse pas 1,3 km. Elle émerge d'une vaste zone de hauts et de bas-fonds du plateau continental. Ce minuscule croissant de terre canadien gît dans l'immensité de l'océan Atlantique à plus de 90 milles nautiques des côtes de la Nouvelle-Écosse, et plus précisément aux coordonnées 43° 56' N / 59° 55' W.

Cette île apparaissait sur les cartes en 1505 sous le nom de *Santa Cruz*. On retrouve aussi l'île sur des cartes du XVI^e siècle sous le nom de *I. da Crus* et *Isolla del Arena*. Son nom actuel est apparu en 1546 quand le cartographe portugais Joannes Freire l'a baptisé *I. do Sable*. Bien que la version *Sandy Island* ait existé dans les très vieilles cartes, l'île est maintenant connu sous le nom de *Sable Island*.

En septembre prochain, ce sera la deuxième fois que l'école Voile Mercator abordera cette île mystique. La première fois, il y a déjà plus de 30 ans, elle avait été visitée par le capitaine-

instructeur Normand Corbeil du voilier *Nord-Sud*. Cette fois-ci, ce sera l'étrave du confortable et luxueux voilier *Philosoft* qui pointera l'île. Son équipage sera composé de deux femmes et de quatre hommes, dont le propriétaire, capitaine et instructeur Guillaume Thériault, qui enseigne au sein de Voile Mercator depuis déjà six ans.



Crédit photo : Parcs Canada.



RÉSERVE DE PARC NATIONAL DE L'ÎLE-DE-SABLE

Isolée et lointaine, l'île de Sable est l'une des îles les plus distantes des côtes du Canada. Les célèbres chevaux sauvages qui l'habitent errent librement, alors que la plus grosse colonie de reproduction de phoques gris au monde fréquente ses longues plages. Plus de 350 navires s'y sont échoués en raison de la mer agitée, du brouillard et des barres de sable submergées qui entourent l'île, ce qui a valu à cette dernière le surnom de *cimetière de l'Atlantique*.

Il s'agit d'un refuge pour un imposant troupeau de phoques gris et communs ainsi que l'unique lieu de nidification du Bruant des prés... un endroit idyllique pour eux! Trois cents espèces

QY : POURQUOI NAVIGUER PRÈS DE L'ÎLE DE SABLE?

GT : « J'ai entendu parler de cette île, je crois, il y a trois ans lors d'une discussion dans le cockpit avec mon ami et collègue Normand Corbeil, avec qui j'apprends et j'apprécie beaucoup naviguer. D'ailleurs, nous naviguerons encore cette année en flottille, en juillet prochain, pour une formation de stage avancé de 18 jours, vers Terre-Neuve, une destination qui devient tout comme les Îles-de-la-Madeleine, le Nouveau-Brunswick, et maintenant la Nouvelle-Écosse et la côte Est, un incontournable pour Voile Mercator.

Nous partirons deux voiliers et deux instructeurs avec huit stagiaires tous assoiffés d'apprendre dans des conditions qui peuvent s'avérer parfois difficiles, mais qui sévissent dans une région merveilleuse à découvrir de par ces gens, son écosystème, ses nombreux fjords et sa nature plus grande que nature!

Revenons à cette petite île située sur la route du Gulf Stream. En fait, elle se trouve plus précisément dans la zone de rencontre du courant du Labrador et de celui du Gulf Stream, ce courant marin qui longe la côte Est de l'Amérique du Nord. Ce qui fait d'elle un endroit difficilement accessible, ceci en considérant les facteurs de navigation complexe, les courants, le brouillard, la météo difficile et ses nombreux hauts-fonds.

En fait, l'abordage de ce petit croissant de sable exposé et soumis aux conditions extrêmes de l'Atlantique Nord est pour moi, après avoir atteint les Bermudes en 2018, à ce jour la possibilité de mettre en œuvre toutes mes connaissances dans un cadre formatif.

C'est après avoir entrepris de longues démarches et procédures très précises auprès de Parcs Canada, qui protège maintenant ce lieu mystique et magique, que fut déposée une demande afin d'obtenir le privilège de visiter cette île, tout en s'assurant de veiller à protéger son écosystème fragile. »

NAVIGATION

d'oiseaux peuvent s'y trouver, dont une dizaine qui y nichent chaque année, comme la Sterne de Dougall et le particulier Bruant d'Ipswich, qui lui niche seulement à l'île de Sable. Cet endroit est mystérieux par son histoire, mais surtout par son paysage, sa faune marine et ses chevaux sauvages. En effet, au beau milieu de l'océan, des chevaux survivent grâce à de petits lacs d'eau douce. Ils auraient été amenés sur l'île, selon certains, au milieu des années 1700. Supposément placés là à l'abri des prédateurs pour qu'ils engraisent et se reproduisent, ils se sont retrouvés au centre de tout un commerce! Depuis protégés par Parcs Canada, ils peuvent maintenant errer en toute sécurité, à l'abri de toute interférence humaine. Seulement de petits groupes comme nous, encadrés par de rigoureuses règles, pourront observer et apprécier cette nature sauvage!

C'est également un lieu de dunes qui se font et se défont au gré des vents et des marées! Certaines voyagent au fil des ans d'une extrémité de l'île à l'autre. Un véritable désert balayé par le vent.

Notre navigation prévue de 160 milles au départ d'Halifax portera certes son lot de défis. La navigation par quart sera nécessaire pour franchir ses quelque 24 à 30 heures de navigation selon les conditions. La météo demeure toutefois le paramètre le plus important, car c'est une météo favorable qui nous assurera un mouillage sécuritaire au nord de l'île et la procédure d'abordage pourrait devenir périlleuse si des déferlantes venaient à se former.

L'arrivée sur l'île sera spectaculaire et appréciée de tous! Cette expérience nous apportera une foule de souvenirs qui demeureront gravés dans notre mémoire pour le reste de notre vie! ■

QUI EST GUILLAUME THÉRIAULT?

Depuis 1981, la mission de Voile Mercator est celle-ci : « *Formateurs de marins, Créateurs de rêves* ». Guillaume correspond bien à cette philosophie.

« C'est bien parce qu'un jour des passionnés de l'école Voile Mercator ont su me transmettre leur passion et leur amour pour la voile, que j'ai la grande joie aujourd'hui de pouvoir vous faire partager mon expérience! »

Mon parcours a tout de même été rapide au sein de la voile, compte tenu que j'ai débuté en voile croisière en 2011 par un stage de niveau élémentaire sur le fjord du Saguenay avec l'école Voile Mercator. Par la suite, les formations intermédiaire et avancée se sont succédé avec cette même école. Voilà un rêve était né... je suis devenu un Marin!

« Je suis présentement en processus pour l'obtention de mon niveau d'instructeur voile croisière avancé... on m'aurait dit ça il y a huit ans et j'aurais eu de la difficulté à y croire! La formation, ça marche! »

Je cumule à mon CV marin déjà plus de 20 000 milles nautiques en navigation de toutes sortes. Mon plaisir de voyager et mon enthousiasme à humblement redonner, voilà ce qui, au-delà de mes rêves les plus fous, m'a amené à gagner ma vie à voyager, découvrir, servir et former à mon tour des marins.

Être membre de la Coop Voile Mercator me permet de m'épanouir pleinement avec un nouveau mode de vie.

« La vie de marin, c'est un beau métier! »

LE VOILIER

L'achat du voilier *Philosoft*, un Bénéteau 411, a été effectué en 2016. Depuis ce temps, celui-ci a été équipé de manière complètement moderne et comprend des instruments électroniques, un radar, un AIS émetteur/récepteur, un GPS, une balise de détresse, un radeau de survie, une garde-robe de voile ainsi que tout le confort intérieur avec ses trois cabines doubles, sa grande cuisinière et son réconfortant chauffage à air pulsé. Tous ces éléments en font un voilier de grande croisière très apprécié.



Voilier Philosoft, un Bénéteau 411.



Guillaume Thériault.



Crédit photo : Sarah Medill.

À CHACUN SON VOILIER!



Dance Me, salon de pont de 13 m, agile et parfaitement adapté à sa vocation première : la Méditerranée.

Vous en êtes à rechercher votre premier voilier, intimidé toutefois par la multitude de choix offerts! Cet article s'adresse à vous. Nos conseils n'ont rien de ceux d'un expert, mais sont plutôt issus de nos observations faites au fil de nos rencontres depuis 2005. Nous avons aussi fait appel à des amis marins afin de combler nos carences concernant certains modèles de voiliers. Alors, pour éviter un coup de cœur qui tombe sur un voilier mal adapté à votre projet, nous espérons que ces quelques conseils sauront vous éclairer.

Hilda et moi en sommes à notre neuvième saison sur *Dance Me* et ne le remplacerions pour rien au monde. Était-ce un coup de chance ou un choix longuement réfléchi?... Je dirais beaucoup des deux! Notre point de départ aura été de bien cerner notre projet de navigation. Le type de voilier recherché découla tout naturellement de l'usage prévu.

Nous n'insisterons jamais suffisamment sur l'importance de bien définir son projet et ses

besoins. En faisant les bons choix dès le départ, vous tirerez une plus grande satisfaction de votre voilier. Vous réaliserez aussi des économies à l'entretien grâce à ses composantes bien adaptées aux conditions auxquelles votre voilier sera soumis.

NAVIGATION EN EAU DOUCE, CÔTIÈRE OU HAUTURIÈRE

La navigation en eau salée, par exemple, requiert des composantes de meilleure qualité pour résister au sel de mer et au soleil. Vous envisagez une traversée ou même un tour du monde, vous devrez alors vous tourner vers des voiliers plus costauds capables de subir les abus d'une mer parfois déchaînée ainsi que les chocs avec les objets flottants non identifiés susceptibles de se trouver sur votre chemin. Vous opterez pour une quille intégrée à la carène plus résistante que l'assemblage, une hélice et un safran protégés, un voilier plutôt lourd, raide à la toile mais tout de même rapide avec un plan de voilure conséquent pour fuir les systèmes météo dépressionnaires. Un cockpit préférentiellement central et surtout bien protégé par un rouf rigide vous assurera plus de confort et un sentiment de sécurité inégalé.

Un jeu de voiles incluant un spi pour le petit temps mais aussi trois ris à la grande voile et une trinquette pour affronter les grands vents vous offriront la flexibilité nécessaire pour tirer avantage de toutes les conditions. Hallberg-Rassy et Amel ne sont que deux beaux exemples de voiliers hauturiers, mais là encore les choix sont nombreux. Vous voudrez peut-être aussi regarder du côté des coques en aluminium. L'Ovni à bouchains vifs, par exemple, véritable voyageur longue distance, offre en plus l'avantage d'un dériveur intégral. Sa dérive rétractable vous permettra d'accéder à des plans d'eau de faible profondeur ou même de vous sortir plus facilement d'un échouement involontaire dans des régions mal cartographiées.

Vous visez plutôt la navigation côtière, alors optez pour un voilier plus léger, plus manœuvrable



Ghyslaine et André, propriétaires du Méridien V.



Catamaran NEEL 45.

© Olivier Blanchet / Neel Trimarans

CONSEILS

avec une motorisation assez puissante pour vous faufiler dans des espaces restreints, même si les conditions sont venteuses. En Méditerranée en particulier, un cockpit arrière facilitera la prise de quai généralement par le tableau arrière. Optez pour une voilure de quille plus étroite qui améliore la manœuvrabilité et le recul. En haute mer, rares sont les occasions de devoir reculer, mais en Méditerranée, c'est une manœuvre presque quotidienne. Dufour, Bénéteau et Jeanneau offerts dans des dimensions allant de 10 à 20 mètres ne sont que quelques beaux exemples. De plus, leur popularité en fait des voiliers plus faciles à la revente.

MONOCOQUES OU MULTICOQUES

Monocoque ou catamaran, la question qui tue? Pour y répondre, mais aussi pour minimiser notre biais favorable aux monocoques, nous avons fait appel à Ghyslaine et André, propriétaires du *Méridien V*, un Catana 431, traversée des Caraïbes à la Méditerranée via les Açores en 2013. Selon eux, les avantages d'un catamaran sont indéniables. Son espace, ses nombreux rangements et sa stabilité assurent à l'équipage un grand confort en navigation. Les deux peuvent en témoigner puisqu'ils étaient des amateurs de monocoques convertis un peu par hasard aux plaisirs du cata. De plus, son faible tirant d'eau offre un net avantage dans les Caraïbes, reconnues pour leurs mouillages peu profonds. Sa grande manœuvrabilité, facilitée par ses deux moteurs et ses performances au travers ajoutent au plaisir. Alors, si vous souhaitez naviguer à plat ou en famille élargie et dans des eaux peu profondes, le choix du catamaran s'impose!

Le cata requiert toutefois un budget plus substantiel tant à l'achat qu'à l'entretien, du fait qu'il possède deux moteurs et plus de composantes à remplacer dans le temps. Les coûts d'opération sont aussi plus élevés. Par exemple, vous occuperez d'une fois et demie à deux fois l'espace d'un monocoque à quai et serez chargés en conséquence. Tous les catas ne sont pas égaux, de telle sorte que

si vous souhaitez vous en tenir à la navigation côtière, vous pourrez opter pour les populaires Lagoon ou Fountaine Pajot offerts dans une large gamme de formats. Par ailleurs, si vous envisagez une navigation hauturière, vous préférerez entre autres le Catana ou l'Outremer, plus costauds, mieux équipés et plus performants. Si vous voulez pousser plus loin votre recherche de multicoques, alors allez voir le nouveau NEEL 45, un superbe trimaran reconnaissable par ses étraves inversées. Soyez prêts toutefois à ne pas passer inaperçus et armez-vous de patience, car au mouillage, vous aurez à répondre aux nombreuses questions de vos voisins!

AMÉNAGEMENTS ET DIMENSIONS

Si vous prévoyez vivre à bord pour de longs séjours, optez pour des bateaux qui offrent du rangement. Les voiliers plus récents construits en série ont été aménagés selon les prescriptions des compagnies de charter, devenues les principaux acheteurs. Résultat, le nombre de cabines et les espaces de vie ont eu préséance sur les espaces de rangement dans le but d'accueillir le plus grand nombre de passagers possible et ainsi de réduire le coût de location *per capita*. Et comme de toute façon les séjours en formule charter dépassent rarement deux semaines, les espaces de rangement devenaient obsolètes. Ainsi, si vous souhaitez vivre à bord, vous regarderez plutôt du côté des versions propriétaires et des voiliers plus anciens (mais bien entretenus!) pour leurs aménagements plus généreux quant aux espaces de rangement.

Les dimensions de votre voilier doivent également tenir compte de vos intentions. Inutile d'acheter un bâtiment trop grand sous prétexte que vous avez besoin d'espace. Prenez le temps de répertorier les formats de voiliers les plus populaires là où vous souhaitez naviguer. Il s'agit généralement d'un bon indicateur. En Méditerranée, par exemple, si on trouve de tout, reste que les formats les plus souvent rencontrés font entre 11 m et 16 m. Ces formats constituent un bon compromis. Ils offrent

des lignes d'eau confortables et sécuritaires par rapport aux plus petits bâtiments. Par ailleurs, leurs tailles permettent aisément l'accès aux installations portuaires exigües, construites pour la plupart au Moyen-Âge, alors que les bateaux dépassaient rarement 12 m. Même les marinas plus récentes peuvent constituer des défis pour les plus grandes unités du fait qu'elles cherchent à optimiser leurs espaces en limitant les corridors de navigation.

NEUF OU USAGÉ

Neuf ou usagé? Voilà une autre considération importante. Les voiliers neufs sont généralement construits avec des matériaux de moins bonne qualité que les voiliers plus anciens. Les garanties du chantier sont conséquentes. Pas de soucis pour les premières années, ni de déboursés mais des remplacements plus fréquents à prévoir pour la suite.

Le voilier usagé possède souvent des matériaux et des composantes de meilleure qualité et procure ainsi, s'il est bien entretenu, une plus grande durabilité. Les voiliers issus des flottes de charter offrent, eux, des économies substantielles à l'achat. Dans tous les cas, la question est de savoir si le voilier a bien été entretenu. À cet égard, une inspection maritime sérieuse réalisée hors de l'eau et par un expert reconnu s'impose. De plus, une sortie sur l'eau ou en mer vous permettra de vérifier le bon fonctionnement de toutes ses composantes. Pour les voiliers issus de flottes de charter, prenez des références sur la qualité des entretiens exécutés par l'opérateur et toutes les précautions nécessaires pour éviter l'achat d'un bâtiment abusé, mal entretenu et maquillé pour la revente.

Idéalement vous opteriez pour un voilier propriétaire dont l'entretien a été fait professionnellement. C'est le cas de *Dance Me* depuis sa mise à l'eau en 2003, mais j'admets que c'est plutôt rare.

Quoiqu'il en soit, prévoyez un budget additionnel de l'ordre de 20 % à 30 % pour couvrir la mise à niveau du voilier lors de son acquisition et les incontournables imprévus.



Bénéteau 413, bien adapté aux manœuvres méditerranéennes grâce à une voilure de quille étroite, un safran bien dégagé et à son cockpit arrière.



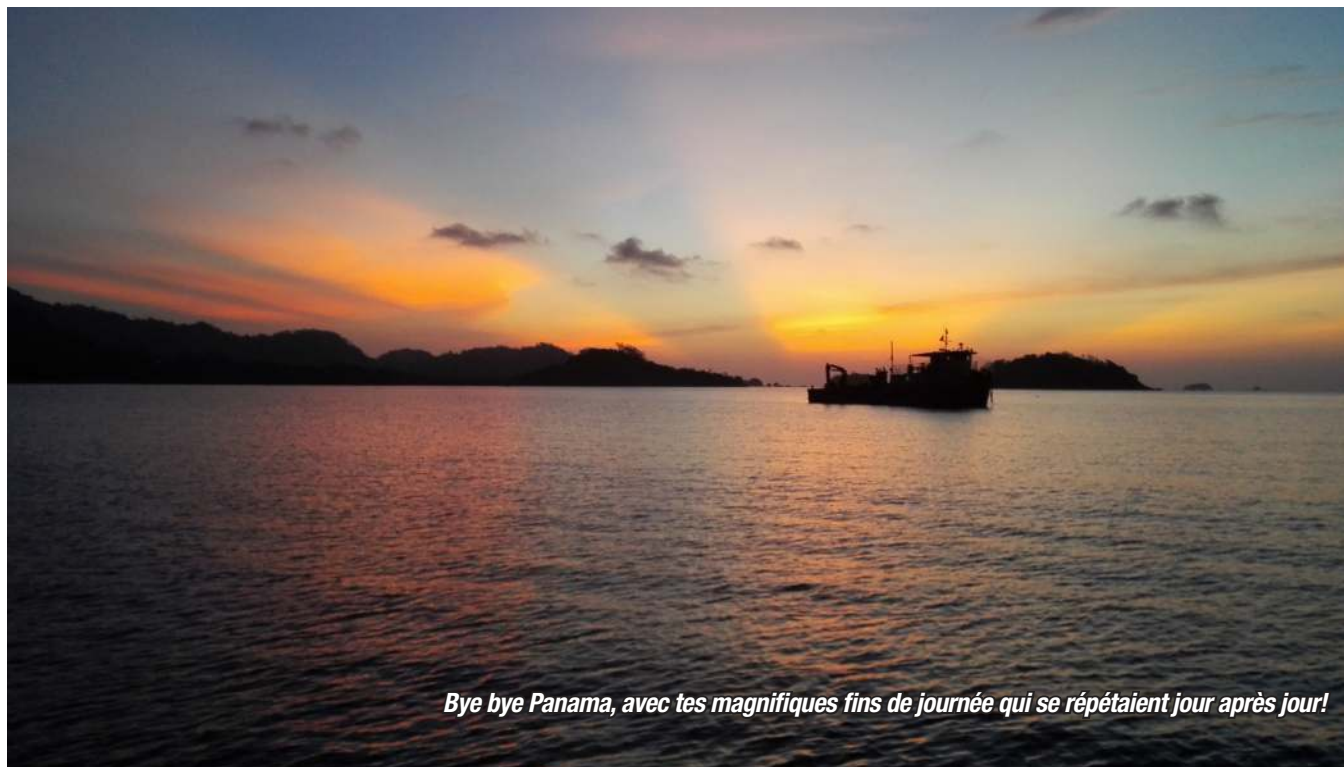
Le Cabo Rico, un classique en navigation hauturière, peut affronter les pires conditions grâce à sa construction costarde, sa quille longue et son safran en prolongement.

La clé du succès dans l'acquisition de votre voilier réside avant tout dans votre définition de vos besoins. Une fois cette réflexion complétée et vos choix arrêtés, faites en l'essai avec des amis ou en formule charter pour quelques jours ou quelques semaines. Vous aurez ainsi extrait de l'équation le type de voilier qui vous convient le mieux. Restera à trouver, avec un peu de chance et beaucoup de patience, la perle rare! ■

Cet article a été réalisé grâce à la précieuse collaboration de Ghyslaine Rose et d'André Laflèche sur *Méridien V*, battant pavillon canadien.

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

BYE BYE PANAMA!



Bye bye Panama, avec tes magnifiques fins de journée qui se répétaient jour après jour!

A dieu San Blas, bye bye Panama! On hisse à nouveau les voiles. Grosse décision à prendre. Deux destinations possibles pour nous. Il y a tout près un canal nommé Panama et qui amène ceux qui l'utilisent vers un immense territoire d'exploration, le Pacifique. Tant de navigateurs nous ont fait rêver de ce plan d'eau. Des amis y sont déjà et nous incitent à les rejoindre. Si on ne répond pas à leur appel, on n'aura fait que la moitié du tour du monde. D'autre part, on a quitté Québec il y aura bientôt 15 ans. Faudrait peut-être songer à s'en rapprocher... Il faut bien admettre également qu'on n'a plus la forme physique qu'on avait lors de notre départ pour faire encore des traversées de plusieurs semaines. La sagesse nous incite à remonter vers le nord, ce que nous faisons.

LE CANAL

Pour notre simple satisfaction, notre curiosité naturelle, il fallait bien qu'on le fasse ce fameux canal. Facile. Tout capitaine de bateau de plaisance

qui veut prendre le canal doit engager quatre équipiers pour participer aux manœuvres. Il a le choix de payer du personnel ou de demander des volontaires. Nous étions dans le magasin nautique de Panamarina quand Damien s'informait comment procéder pour recruter des volontaires. Présents! Quand, quelques semaines plus tard, nous sommes montés à bord de *Colibri* à Colon, avec Jean-Claude du voilier *Viking* pour compléter l'équipage, toutes les démarches avaient été faites par le capitaine et nous allions procéder en après-midi.

Damien et Cécile avaient engagé un agent pour faciliter et accélérer les procédures, ce qui n'est pas obligatoire mais bien pratique (si l'agent est compétent). L'agent a fait les démarches auprès des autorités du canal qui ont fixé la date de traversée. Quatre longues amarres (tordues) et six gros pneus servant de pare-battage ont été loués et devront être remis à l'autre bout du canal. Le grand jour est arrivé. On quitte notre ancrage pour se rendre près de la première écluse, selon les instructions de l'agent. Vers 17 h 30 un pilote



Faut être attentif lors des manœuvres en écluse, mais ce n'est nullement épuisant.



Du mouillage le Morgan's Ass saute aux yeux.



Un joli pont de bois mène à Santa Catalina.

officiel monte à bord. On s'accoste à un autre voilier auquel on s'amarre solidement. Comme notre voisin est plus gros que *Colibri*, c'est le pilote de ce bateau qui dirigera l'expédition. Nous sommes même propulsés par le moteur de l'autre voilier. Notre pilote est pour ainsi dire en congé.

La grande différence entre ce canal et celui de Suez, que nous avons également fait, c'est que Panama a des écluses à traverser. On passe donc les trois premières qui se suivent avant d'entrer dans le lac Gatún pour la nuit. Les crocodiles qui l'habitent nous dissuadent de se baigner malgré la chaleur. Le lendemain, le nouveau pilote annoncé pour 6 h 30 se présente à 9 h. Il nous annonce que nous partagerons les trois prochaines écluses avec un sous-marin nucléaire américain, ce qui explique son arrivée tardive. On file à six nœuds pendant quelques heures avant d'atteindre l'écluse de Pedro Miguel. On s'amarre à nouveau à notre bateau compagnon de traversée. Quelques bateaux pilotes un peu trop pressés provoquent l'entrechoc des barres de flèche de l'un avec le génois enrouleur de l'autre de nos deux voiliers attachés en rafting. Plus de peur que de mal finalement.

On entre dans l'écluse. Suit un croiseur accompagné de six gros dinghys dont les équipages sont armés jusqu'aux dents. Le croiseur toue le sous-marin. Avec beaucoup de lenteur on passe les



Taxi? Même à moto.

deux premières écluses. À la troisième, Miraflores qui accueille les visiteurs terrestres qui veulent voir le phénomène des fameuses écluses, une webcam permet normalement aux internautes de profiter du même spectacle. Damien téléphone à son père pour qu'il puisse voir son fils tout fier manœuvrer dans l'écluse. Niet. Par sécurité, la webcam est éteinte. Le passage aura été tellement long que nous mouillerons en pleine noirceur pour la nuit. Nous sommes dans le Pacifique. Le lendemain matin on quitte *Colibri* et son équipage sympathique pour rejoindre *Alero*. Comme dirait si bien un comique de nos amis : « Ça y est , on l'a fait! » (Le Pacifique, bien sûr!)

PATIENCE BORDEL!

Une chose qu'on a développée au cours de toutes ces années sur l'eau, c'est la patience, la résignation. En voici deux exemples :

De retour sur *Alero*, on se prépare pour un nouveau départ. Oups! Le traceur de cartes GPS ne fonctionne plus. Nous trouvons à Panama le magasin qui nous en fournira un nouveau. Pour accélérer les choses, nous allons le chercher. Retard dans la livraison, l'appareil n'est pas arrivé. Cinq jours d'attente à l'hôtel. Retour au bateau.



Notre dinghy en fin de vie. Non, les taches blanches ne sont pas des excréments d'oiseaux...

Installation du nouveau filage (on ne pouvait pas avoir un traceur identique au nôtre). L'appareil n'allume pas... Quatre jours de livraison pour avoir un nouvel appareil. On choisit de retourner à Panama City. Mais voilà que le livreur n'est pas rentré mais se trouve quelque part, près de Colon. Non mais... Le gérant du magasin nous prend en pitié. On part en auto avec un employé à la poursuite du livreur, qu'on rejoint dans une route déserte. On prend notre paquet et le chauffeur nous amène ensuite à l'autobus de retour. Ouf!

Mais pendant ce temps, nous sommes devenus des illégaux au Panama, notre permis de séjour étant expiré. On se rend à Portobello pour avoir une extension d'un mois. Là, on apprend que c'est le bureau de Colon qui attribue ce genre de permis. Le lendemain, direction Colon. C'est, nous avise-t-on, à Panama qu'il faut se rendre « *mais ce n'est pas certain qu'on va vous l'accorder. Mais vous pouvez payer chacun 100 \$ de pénalité pour le mois.* » Ce que nous ferons, évidemment! On est de nouveau prêts à partir. On retourne à Portobello pour les formalités de départ et pour payer notre amende. Devinez... C'est nouveau, mais c'est maintenant à la nouvelle marina Linton que vous devez obtenir votre *zarpe* de sortie du pays. Et où se trouve la marina Linton, me demandez-vous? Exactement au mouillage où se trouve *Alero*... Vous voulez que je continue? Non, ça suffit. Mais si vous envisagez de visiter la terre par la mer, armez-vous d'abord de patience et apprenez à rire de ces tristes choses (s'il vous reste suffisamment d'énergie.)

PROVIDENCIA LA JOLIE

Après trois jours et deux nuits, portés par les alizées, nous entrons à nouveau en Colombie. On monte pourtant vers le nord, non? Deux îles, Providencia et San Andres, situées à quelque 600 milles de leur mère patrie, baignent au large du Honduras. (N'y a-t-il que le Canada qui ne possède pas des parcelles de terrain éloignées du pays?) Une touffe de verdure droit devant. Une belle grande baie bien protégée où mouillent déjà une dizaine de voiliers

nous accueille. Du mouillage, deux monticules formant une paire de fesses, appelées Morgan's Ass par les locaux, ce flibustier qui a fait sa marque ici comme dans plusieurs îles des Antilles.

M. Bush(!), le maître du port, nous accueille entre les réfrigérateurs et les meubles de salon de son magasin d'ameublement. 180 \$, quelques lignes d'identification et le tour est joué. Quelle différence avec le Panama! C'est sûr qu'on va se plaisir ici. D'ailleurs, des deux îles, Providencia est de loin la plus jolie, la plus calme. Plus petite, plus propre et plus verte. Un peu comme Tobago par rapport à sa grande sœur Trinité (Trinidad pour les intimes). Ici les motos priment de beaucoup sur les autos. On peut même faire le tour de l'île en voiturette, interdite dans nos rues, ce que nous ferons bien sûr. Et c'est lors de cette tournée qu'on dégustera un plat de fruits de mer super délicieux les pieds dans le sable. Ici il n'y a rien d'autre à faire que de se promener, de faire sa petite épicerie, de s'asseoir à l'ombre des grands arbres, de visiter Santa Catalina, petite île jointe à la principale par un pont de bois. C'est tellement plaisant qu'on aurait presque envie de s'y établir. (Probable qu'après quelques mois à vivre dans cette quiétude, les choses essentielles de la vie, comme trente postes de télévision, les cinémas, les grandes surfaces de magasinage, le trafic dense de la ville avec ses feux rouges qui n'en finissent plus d'être rouges... tout ça nous manquerait sans doute!...)

Tous les jours on gonfle et regonfle notre dinghy fatigué de ses quinze ans et couvert de *patches*. Faudra bien trouver un endroit pour le remplacer. Il est probable que nous trouverions dans le Rio Dulce, au Guatemala. Tellement de bateaux s'y rendent chaque année pour se protéger de la saison des ouragans que de plus en plus de services aux navigateurs y sont offerts. Mais voilà que ces derniers temps, les actes de piraterie à bord de voiliers se sont multipliés sur les côtes du Honduras. En restant bien au large, on risque d'être tranquilles. Notre prochaine destination sera donc les îles Caïmans. Ça nous permettra de vérifier où en sont nos placements bancaires. LOL! ■

ALASKA ET YUKON, DE PÊCHE ET D'EAU FRAÎCHE

(EXTRAITS TIRÉS DU LIVRE *FABULEUX ALASKA ET YUKON*)



La pêche au saumon est bonne à Anchorage.
Crédit photo : Ashley Heimbigner.

Avec ses 5 000 glaciers, ses 3 millions de lacs, ses 3 000 rivières et ses 12 bassins fluviaux, y compris celui du fleuve Yukon, qui traverse son territoire de long en large, l'Alaska, en plus de ses 55 000 km de côtes baignées par les océans Pacifique et Arctique, attire assurément beaucoup d'amants de l'élément eau. Et tout cela est pratiquement encore immaculé!

Le Yukon compte de son côté des centaines de lacs, quelque 70 rivières et un grand fleuve, le fleuve Yukon, deuxième cours d'eau le plus long du Canada.

LA PÊCHE

Dans le registre de la pêche en eau douce, aussi bien l'Alaska que le Yukon emballent les adeptes pour la taille de leurs poissons (nourrissant jusqu'à 20 personnes avec un seul poisson!), pour le calme de leurs lacs, l'accessibilité de leurs points d'eau et la magnificence de leurs paysages en guise de toile de fond. Les espèces de poissons les plus couramment titillées sont le grand brochet, l'omble arctique, le touladi, la Dolly Varden, le saumon, la truite et le corégone.

Les pavillons de pêche et de multiples points d'accès se retrouvent aux quatre coins des territoires. Il est également possible de prendre part à un voyage de pêche organisé en région éloignée avec transport par hydravion.

En Alaska, en plus de la pêche en eau douce, la pêche en haute mer est de plus en plus prisée par les amateurs qui, eux-mêmes, sont assurés d'avoir de belles prises, et, somme toute, d'assez grosses – un flétan du Pacifique peut atteindre un poids de plus de 275 lb (125 kg)... La Kenai Peninsula est parsemée de petites entreprises de pêcheurs qui affrètent leurs bateaux pour les visiteurs. Alors, cap sur le large!

VOICI QUELQUES SITES INCONTOURNABLES POUR LES PÊCHEURS

ALASKA

STIKINE RIVER - WRANGELL

La Stikine River fut une importante voie d'accès pour les prospecteurs qui se rendaient au Klondike en 1897 et est encore aujourd'hui l'attrait le plus important de Wrangell; les possibilités d'excursions en canot et en kayak ou de pêche et de randonnée pédestre abondent. La « StikHeen River », ou

Grande Rivière, porte bien son nom. Elle parcourt 644 km entre sa source, près de Wrangell, et son embouchure en Colombie-Britannique. 160 espèces d'oiseaux migrateurs choisissent le fleuve Stikine pour se poser au printemps et à l'automne, permettant aux photographes de facilement les croquer sur le vif.

CHILKAT RIVER

La rivière Chilkat constitue un vaste cours d'eau qui ne gèle jamais malgré les froids intenses des hivers dans cette région du globe. Le lit de cette rivière est constitué de sédiments en forme d'éventail qui y ont été déposés par les glaciers il y a 50 millions d'années. La friction que subit l'eau de la rivière en passant à travers cet éventail explique sa température plus élevée que la normale, qui l'empêche de se transformer en glace au début de l'automne. Les saumons ont donc une saison de frai plus longue.

La pêche est par moments miraculeuse. Les nombreuses espèces de saumons et les truites Dolly Varden remontent le courant de mai à novembre. Lorsque la saison du frai atteint son apogée, aux mois de mai et de juin, les pêcheurs ont droit à une expérience unique : partager la rivière avec les grizzlis. Des précautions sont de mise, mais l'expérience est fascinante et s'avère complètement inusitée lorsqu'on rencontre un panneau qui indique une « traverse d'ours » au bord de la rivière...

Le flétan, cet énorme poisson pouvant peser jusqu'à 135 kg, nage dans les eaux du Chilkat Inlet; l'équipement nécessaire à sa capture étant particulier, les intéressés doivent faire affaire avec les entreprises privées. Le même principe s'applique aux adeptes des fruits de mer puisque les crevettes et le crabe des neiges, qui font la renommée gastronomique du Sud-Est, vivent dans les bas-fonds du Lynn Canal et doivent être pêchés avec des cages spéciales.

KENAI PENINSULA

La grande presqu'île qui s'étend au sud d'Anchorage

et du Turnagain Arm est la Kenai Peninsula, le rêve de tous les pêcheurs. Les eaux de ses rivières ainsi que du Cook Inlet et du golfe d'Alaska qui l'entourent grouillent de flétans et de saumons tous plus gros les uns que les autres.

Capitale de la pêche au saumon et summum des pêcheurs de grand mérite, Soldotna est dans une catégorie à part, même pour les trophées de pêche. Ici, pas besoin de se raconter d'histoires, les poissons sont plus grands que nature! Alors que dans les autres rivières, un saumon de 48,5 lb (22 kg) est digne d'un trophée, ici le poisson doit peser au moins 34 kg (75 lb) pour que son pêcheur soit récompensé. Les saumons quinnats (chinook) qui remontent la rivière Kenai passent en moyenne cinq ans dans l'océan Pacifique avant de frayer, alors que les autres espèces de saumons y restent de trois à quatre ans, ce qui explique la plus grosse taille et le poids plus élevé des quinnats. Le plus grand saumon jamais pêché au monde fut sorti des eaux de la Kenai River, à Soldotna, en 1985, et pesait 97 lb (44 kg)! Les vrais amateurs de pêche se rendent tous sur la péninsule pour prendre le petit frère qui se fait toujours attendre...

Ne cherchez pas les attraits touristiques à Cooper Landing : tout se déroule dans la rivière! Situé au



Cooper Landing.
Crédit photo : Brian Adams.

DESTINATIONS

confluent de deux rivières à saumon, la Kenai River et la Russian River, Cooper Landing est apparemment le meilleur endroit au monde pour la pêche à la mouche.



*Vue aérienne du lac Emerald.
Crédit photo : Archbould Photography.*

YUKON

LES LACS DU SUD

Ce n'est pas pour rien que la région des lacs du Sud (Southern Lakes) est une destination vacances de prédilection pour les Yukonnais et les étrangers : les montagnes constituent sa toile de fond, les glaciers environnants sont les sources cristallines qui nourrissent ses cours d'eau et les forêts boréales de son territoire sont les gardiennes de sa faune. Villages historiques et lacs aux eaux bleu turquoise, comme le fameux lac Emerald, que l'on voit si souvent dans des publicités sur le Yukon, viennent compléter le menu.

La visite des lacs du Sud commence par un détour en Colombie-Britannique, plein sud par la route 7. L'objectif ici est Atlin, un village accessible uniquement depuis le Yukon et situé à plus ou moins une centaine de kilomètres de la route de l'Alaska. Ce village d'environ 400 habitants, que certains surnomment la « petite Suisse du Nord », est érigé au bord du lac Atlin. Le curriculum vitæ d'Atlin et de son lac est une liste séduisante d'adjectifs, les plus courants étant « pittoresque », « charmant », « animé » et « coloré ». Les sorties de pêche, les randonnées pédestres et les balades en bateau s'y conjuguent avec des vues magnifiques.



*Le lac Bennett fait partie des lacs du Sud (Southern Lakes).
Crédit photo : Gouvernement du Yukon.*

PARC NATIONAL ET RÉSERVE DE PARC NATIONAL DU CANADA KLUANE

Balade aérienne en avion, à skis ou en hélicoptère au-dessus des glaciers, rafting, équitation, circuit photographique, expédition en vélo de montagne, escalade, chasse, pêche, observation de la faune et de la flore, randonnée pédestre, en skis de fond et en raquettes, héliski, randonnée en traîneau à chiens et en motoneige, observation des aurores boréales. Voilà le menu du parc Kluane, la pièce de résistance de la région de Kluane.

Ici, les passionnés de nature sont comblés. Le parc Kluane occupe tout le sud-ouest de la région de Kluane et couvre une superficie de près de 22 000 km². Le parc est bordé au nord par le Kluane Wildlife Sanctuary, celui-ci comprend le plus haut mont au Canada (mont Logan, 5 959 m), en plus d'être composé à 80% de glaciers et de pics rocheux de haute altitude. Le parc compte également des vallées verdoyantes, des lacs et cours d'eau remplis de poissons ainsi que des monts qui font partie du plus grand champ de glace subpolaire de la planète.

La région de Kluane est très prisée par les chasseurs, mais surtout les pêcheurs. Le bassin de la rivière Alsek, située dans le parc Kluane, est l'un des plus riches en poissons au Yukon, et les espèces vedettes vont de l'omble arctique au grand brochet, et de la truite arc-en-ciel aux différentes déclinaisons de saumons : quinnat, coho, rouge et arc-en-ciel. Le lac Kusawa, au sud-est de Haines Junction, et le lac Aishihik, situé au nord, sont quant à eux d'excellents indices poissonneux puisqu'ils sont fréquentés par les pêcheurs yukonnais eux-mêmes!

Mentionnons que le parc Kluane est la composante yukonnaise de la plus vaste aire protégée au monde, constituée de quatre parcs sauvages situés en Colombie-Britannique, en Alaska et au Yukon, qui forment l'immense site naturel du patrimoine mondial de l'UNESCO Kluane / Wrangell-St. Elias / Glacier Bay / Tatshenshini-Alsek. Indéniablement, il s'agit d'un attrait majeur du Nord canadien et d'un incontournable pour tout séjour au Yukon. ■



Rivière Alsek.
Crédit photo : Neil Hartling.

*Extraits tirés du guide *Ulysse Fabuleux Alaska et Yukon*, par un collectif d'auteurs, disponible en format papier ou numérique au

CONCOURS

Collaboration entre

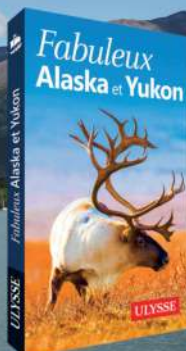


ULYSSE
le plaisir de mieux voyager



Québec
YACHTING

Remplissez le formulaire au
www.quebecyachting.ca/concours-ulyссе
avant le 15 septembre 2019 à minuit pour courir
la chance de gagner le guide *Ulysse Fabuleux Alaska et Yukon*



LE TIRAGE AURA LIEU LE 16 SEPTEMBRE 2019. BONNE CHANCE À TOUS

LA SAISON 2019 DU CRYQ A DÉBUTÉ EN JUIN



Le Championnat régional de yachting de Québec (CRYQ) a amorcé sa saison 2019 par la régate Coupe de voile Ville de Québec. Le départ de cette course a été donné le 1^{er} juin, à partir de la jetée du Yacht-Club de Québec. Les origines de la coupe mise en jeu lors de cette régate remonte à 1984. Cette année-là, les célébrations du 450^e anniversaire de l'arrivée de Jacques Cartier à Gaspé retiennent l'attention dans ce qui a été vendu aux Québécois comme « *Un été mer et monde* ». C'est dans ce contexte que le Challenge Labatt Canada est organisé. Cette série de régates débute dans le lac Ontario, puis se déroule le long du fleuve et du golfe du Saint-Laurent pour finir dans le détroit de Northumberland, à l'île du Prince-Édouard. Chaque province du Canada est représentée par un équipage officiel de sept marins auquel une équipe de remplacement est jointe. Il s'agit d'une course de classe puisque toutes les équipes disposent

d'un voilier C&C 35 neuf et équipé de manière similaire selon des règles strictes. En plus de ce championnat interprovincial sur monotypes, une classe est aussi ouverte aux voiliers de plus de 21 pieds de jauge IOR ou de 26 pieds ayant un handicap PHRF pour créer un championnat sur jauge de course au large. Les six étapes de la série sont divisées ainsi :

- Un long parcours de type A de 350 milles nautiques de Gaspé à Shediac;
- Deux parcours intermédiaires de type B, soit de Toronto à Kingston de 140 milles nautiques, et de Rimouski à Rivière-au-Renard de 210 milles nautiques;
- Trois régates courtes de type C : à Québec pour 20 milles nautiques, à Gaspé pour 33 milles nautiques, et à Charlottetown pour 68 milles nautiques.



**Réplique, à Solidor (Saint-Malo),
de la croix érigée par Jacques Cartier
à Gaspé le 24 juillet 1534.
Photo : Remi Jouan (2007).
Source : Wikimedia Commons.**

La régates à Québec a eu lieu le 2 juillet 1984, la veille de la fête de la Ville. Il est d'ailleurs de tradition à Québec de tenir une régates compétitive le ou vers le 3 juillet afin de commémorer l'arrivée de Samuel de Champlain en 1608. L'événement de 1984 fournit le prétexte à la Ville de Québec de doter la régates d'une coupe prestigieuse et de financer son organisation. La Coupe de voile Ville de Québec est ensuite remise en jeu annuellement, toujours avec le soutien de la Ville. Depuis sa fondation en 2006, le CRYQ intègre cette régates à chaque année. Soucieux de la pérennité de ce trophée, Daniel Bouchard, actuel vice-président du CRYQ, a remis il y a quelques années la coupe au Yacht-Club de Québec qui en assure la conservation avec ses trophées historiques. Pour l'équipe de Boulet Lemelin yacht, commanditaire de la Coupe de voile Ville de Québec en 2019, il est d'ailleurs important de soutenir la présentation de cette régates annuelle qui se déroule depuis plusieurs décennies et qui a des racines dans la riche tradition nautique de la région de la Capitale.

La seconde régates du CRYQ a eu lieu une semaine plus tard, soit le 8 juin. Elle a aussi un historique intéressant, mais d'une tout autre nature. Depuis plusieurs années, les régatiers de la région de Québec ont à cœur d'aider des organismes communautaires dans le cadre de leur participation au CRYQ. C'est pourquoi cette régates s'avère le prétexte pour aider la relève et populariser le nautisme. Un festival nautique est organisé, à nouveau au Yacht-Club de Québec, afin de favoriser une levée de fonds pour le Défi international des jeunes marins et pour l'École de voile du YCQ. Le Défi est un organisme sans but lucratif qui organise gratuitement ou à un faible coût des activités nautiques sur le Saint-Laurent. Il vise une clientèle jeune tout en ayant comme mission de perpétuer la tradition de naviguer sur des yoles de Bantry. Cette embarcation en bois est une réplique des chaloupes amirales du XVIII^e siècle qui servaient à transporter à terre le commandant d'un navire de guerre. *Dauphine* et *Sault-au-Matlot* sont les deux yoles mouillées à



*Avant de participer régulièrement aux régates du CRYQ, Nicolas Drouin a fait ses classes à l'École de voile du YCQ.
Photo : Amélie Beaudoin (2014).
Source : Archives de l'auteur.*

Québec. Les yoles de Bantry ont près de 40 pieds de long et transportent 13 personnes. Elles n'ont pas de moteur mais se déplacent grâce à leurs trois voiles et leur dizaine de rames. Durant la régate des voiliers du CRYQ, les deux yoles s'affrontent dans une course amicale. Après la compétition, tous les participants sont invités à un souper-bénéfice très convivial.

L'École de voile du YCQ, quant à elle, vise aussi une clientèle très jeune. Par une formule de camp hebdomadaire, elle s'adresse aux moussaillons qui dès l'âge de 6 ans peuvent apprendre les rudiments de la voile. Cette école permet aussi de

se perfectionner puisqu'elle est reconnue par la Fédération de voile du Québec et par Voile Canada. Les niveaux de VoileCan 1-2-3-4 sont accessibles aux participants. Des cours de groupe et des cours privés pour adultes font également partie de l'offre de services. Bref, la régate du 8 juin organisée par le CRYQ aura donné l'occasion aux participants d'aider deux organismes qui ont comme objectif de permettre aux jeunes de faire de la voile. Pour plus d'informations et pour consulter le calendrier des régates du CRYQ, nous vous invitons à vous rendre au [redacted] ou encore sur Facebook à **CRYQ – Championnat régional de yachting de Québec**. Bon vent! ■

Le réveil de vos passions!

PLAISIRS

NAUTIQUES

JEUDI 19H30

ANIMATION
DOMINIQUE LAROCHE

Fibe | **Bell**
1119

VIDÉOTRON
QUÉBEC & ENVIRONS **610**

Télé mag
TÉLÉVISION ○ INTERNET

tele-mag.tv

41^E ÉDITION DE L'OMNIUM CHAMPLAIN



Le 24 août, la 41^e édition de l'Omnium Champlain regroupera des passionnés de voile venant du Québec et des États-Unis pour une compétition relevée. Dans le but d'augmenter le plaisir de chacun, des prix seront tirés pendant la soirée, puis les trophées seront donnés aux gagnants.

Nous souhaitons le retour de votre participation ainsi que celle de vos compagnons de voile. La course aura lieu près de la marina Mooney Bay, à Plattsburgh, dans la Treadwell Bay jusqu'à Cumberland Head. Il s'agit d'un lieu différent des années précédentes afin d'attirer des participants vivant au nord du lac Champlain.

L'inscription peut se faire par PayPal au prix de 75 \$ US au [redacted].

Vous pourrez aussi vous inscrire, le 23 août, au prix de 85 \$ US, de 17 h à 21 h, en vous rendant sous la tente.





Le commanditaire principal pour cette édition est un nouveau venu, il s'agit de Structurmarine, qui conçoit et fabrique des marinas. Les autres commanditaires sont : SFJ Technologies, *Québec Yachting*, Doyle, Gaines Marina, RM Logistic et Aquafolia.

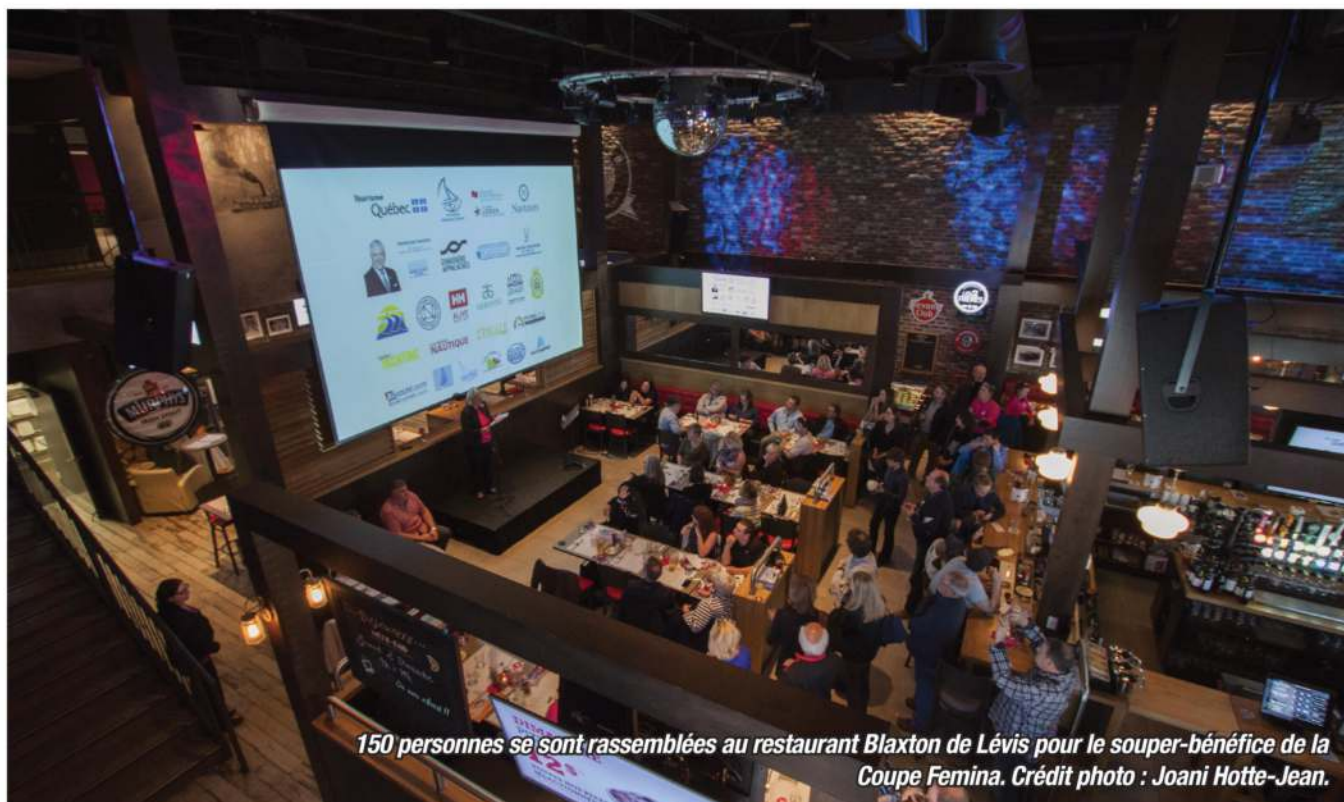
L'Omnium Champlain fait partie des dix régates de la Lake Champlain Championship Series ainsi que de la Coupe Triavoile Champlain. Cette dernière regroupe surtout des navigateurs québécois et en sera à sa troisième année consécutive. Elle comprend :

- L'Omnium Champlain.
- Les régates Nuit Blanche (une évolution du Marathon Clair de Lune), qui comprennent la course du printemps le 15 juin et la course de l'automne le 7 septembre.
- La Solo Valcour, une course de voile en solitaire autour de l'île Valcour, qui aura lieu le 17 août.

La Coupe Triavoile Champlain sera remise à la fin de la saison au participant le plus polyvalent qui aura bien performé dans les trois disciplines suivantes : la course longue distance, la course triangle sur une courte distance et la course en solitaire. Celui qui l'a remporté lors de la deuxième édition est Richard Lebœuf, capitaine du *Anjin San*. ■



SOUPER-BÉNÉFICE 2019 POUR LA COUPE FEMINA



150 personnes se sont rassemblées au restaurant Blaxton de Lévis pour le souper-bénéfice de la Coupe Femina. Crédit photo : Joani Hotte-Jean.

Le 8 mai 150 personnes se sont rassemblées au restaurant Blaxton de Lévis pour encourager et soutenir Coupe Femina dans le cadre d'un souper-bénéfice ainsi que pour assister à la présentation des jeunes équipages de la relève.

« Coupe Femina s'est donné comme mission de miser sur l'action, le sport et la santé pour nos jeunes. C'est entre 15 et 17 ans, où, selon les statistiques, les filles sont le plus à risque d'abandonner l'activité physique. Aussi, nous savons que c'est l'âge où selon l'influence rencontrée, elles peuvent devenir de bons ou de mauvais leaders. Par notre programme de la Relève, nous voulons les contaminer de passion, leur faire découvrir de nouveaux horizons, bâtir une aventure à dimension humaine où, en plus de les encadrer de valeurs positives, nous les sortons de leur zone de confort. » — Michelle

Cantin, présidente du conseil d'administration et du comité organisateur.

Au cours de la soirée, 32 prix de présence ont été tirés, les gens pouvaient visiter la boutique de produits dérivés de Coupe Femina et participer à l'encan silencieux où 73 prix étaient mis à l'enchère.

L'événement s'est déroulé pour sa 6^e édition sur deux jours. Le vendredi 5 juillet il y a eu des activités de formation et la course s'est tenue le samedi 6 juillet. L'organisation a reçu 206 demandes d'inscriptions de femmes provenant de partout au Québec (il s'agit d'un record), mais malheureusement plusieurs d'entre elles sont restées à quai pour différentes raisons, dont un manque de bateaux.

Pour tout savoir au sujet de la Coupe Femina, c'est un rendez-vous au [redacted] ! ■



Les jeunes filles de la relève, en haut, de gauche à droite : Alexandra Jenkins, Mitia Randriamiarisoa, Angélique Tousignant, Athéna Croteau et Juliette Gagnon. En bas : Mégane Morin, Olivia Dufour, Florence Lessard et Olivia Savary Lorquet. Gracieuseté Coupe Femina.



Michelle Cantin, présidente du conseil d'administration et du comité organisateur. Crédit photo : Joani Hotte-Jean.

HOMMAGE À VOS ANIMAUX!

Envoyez-nous votre plus beau cliché
de l'été au

[redacted] 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, la date, l'appareil avec lequel
vous avez pris la photo et le nom
du photographe.



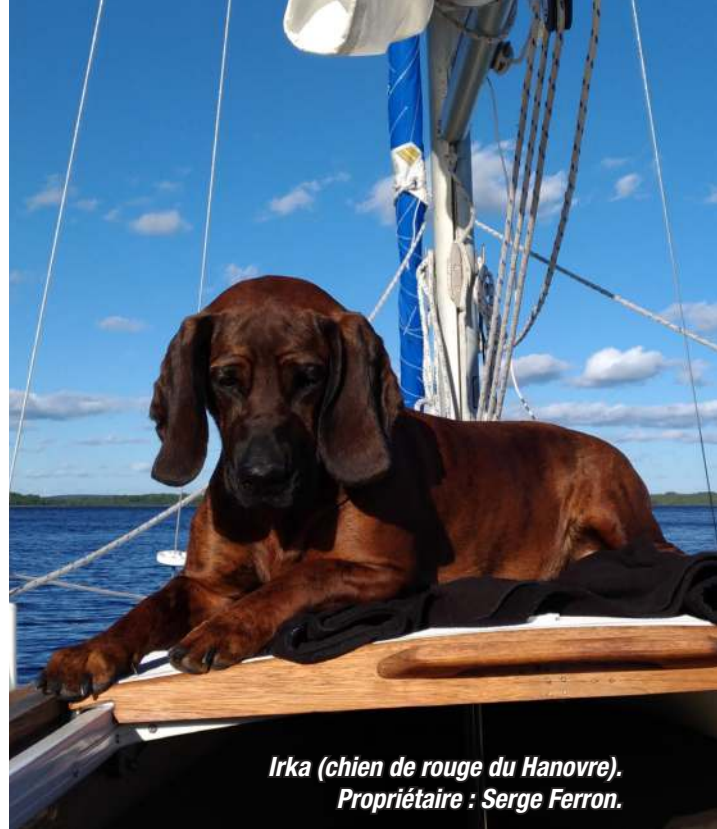
*Capitaine Fluffy (6 ans et demi, femelle épagneule croisée
avec un caniche) sur le voilier Air Cool.
Propriétaire : Annie Patenaude.*



*De gauche à droite : Addie (6 ans, saint-pierre) et Plancton (1 an,
cockatiel) sur le voilier Zyxies. Absent de la photo : le chat Whisky.
Propriétaire : Mélissa Loiseau.*



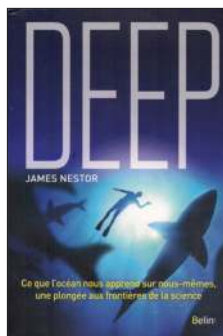
Skipper (highland lynx).
Propriétaire : Caroline Dufour



Irka (chien de rouge du Hanovre).
Propriétaire : Serge Ferron.



Mali (4 ans, bouvier berinois) adore faire du bateau.
Elle a définitivement la patte marine!
Propriétaire : Stéphanie Gouin



PARFUMS DE RHUM

Catherine Chabaud, Julie Bourgeois, Glénat, collection Hommes et océans, 2018, 180 pages, 26.95 \$

Une navigatrice d'expérience, Catherine Chabaud, s'entretient avec Julie Bourgeois à l'occasion des 40 ans de la Route du Rhum, tout en nous faisant partager le rêve d'un futur concurrent. Intéressantes pensées sur cette course au large exigeante physiquement et mentalement. Elle y dévoile ses émotions vécues en solitaire, sans oublier la fraternité bienfaisante qui règne parmi les marins. Tenue durant novembre en Atlantique, un mois où la mer est souvent très difficile, cette course provoque à chaque édition des péripéties surprenantes. Qui plus est, Catherine Chabaud divulgue des réflexions fort pertinentes sur les avancées technologiques quant à la construction des nouveaux voiliers... qui ne sont pas toujours à son goût! ■

DEEP

James Nestor, Belin, 2018, 392 pages, 35.95 \$

James Nestor est un journaliste américain devenu un passionné de la plongée en apnée après avoir assisté aux championnats du monde en 2011 à Kalamata, en Grèce. Publié originalement en 2014, puis traduit en huit langues, voici la version française de cette fabuleuse aventure. Durant deux ans, du Japon à la Floride en passant par l'Afrique du Sud et le Sri Lanka, James Nestor va tenter de comprendre ce qui nous connecte avec l'océan et sa faune. On y découvre notamment le mode de vie particulièrement frugal de la communauté des adeptes de cette discipline exigeante et son souci constant de briser les records établis, parfois au risque de perdre la vie. En compagnie de chercheurs émérites, l'auteur va plonger au cœur des mystères des profondeurs. ■

HORS DE L'ORDINAIRE

Collectif, Première édition, 2017, 624 pages

Ce livre relate le voyage d'une famille sur un catamaran dans le Sud (les Bahamas et une partie des Caraïbes), dont toutes les aventures décrites par la maman, le papa et les deux garçons dans le menu détail. Rien n'est laissé au hasard. On y parle des petites péripéties et des événements importants, le tout enjolivé de belles photos. Voilà une façon intéressante de découvrir la réalité d'une telle expédition. On ne dore pas la pilule... Les inconvénients et les problèmes rencontrés ne sont pas occultés; les petits bonheurs de chacun et les moments merveilleux y sont aussi bien décrits durant les 15 mois de la durée du voyage. Vraiment attachant et sincère, voilà un ouvrage à lire sans faute, notamment pour ceux qui ont pour objectif de faire l'expérience de partir en famille sur un voilier dans le Sud. ■

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



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