

Québec

Vol. 43 • N° 1

MD

YACHTING

LE SEUL MAGAZINE DE NAUTISME
EXCLUSIVEMENT NUMÉRIQUE AU QUÉBEC!

Hiver 2020

Aussi à lire :

Entretien, trucs et
astuces, loin de tout



Essai

Naviguez sur des eaux
agitées avec le Kapture
187 de Princecraft!



Éditions
Jean Robert

www.quebecyachting.com

LES PRIX DES BATEAUX USAGÉS

OSER L'AVENTURE À LA VOILE

CANSO OU TROY

CHOISIR LA MEILLEURE ROUTE ENTRE LE QUÉBEC ET LE SOLEIL



ski-doo



SEA-DOO



RYKER



can-am



SPYDER



EVINRUDE

LAPOINTE
SPORTS

JOLIETTE

VOTRE CENTRE NAUTIQUE

BATEAUX
LEGEND



Manitou



ALUMA
Craft



SEA-DOO



DÉPOSITAIRE



©2020 Bombardier Produits Récréatifs inc. (BPP). Tous droits réservés. GMC et le logo BPP sont des marques de commerce de Bombardier Produits Récréatifs inc. ou de ses sociétés affiliées.

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

LAPOINTE
SPORTS
JOLIETTE



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

Abonnez-vous au magazine numérique

Québec
YACHTING



C'EST GRATUIT!

Cliquez ici

CONCOURS

À gagner

Gilet de sauvetage de Airhead

Valeur d'environ 30 \$

Québec
YACHTING



Le tirage aura lieu le 13 avril 2020! Bonne chance à tous!

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

Président et éditeur :

Jean Paré
jpare@editionsjeanrobert.com

Rédactrice en chef :

Joani Hotte-Jean
joani@editionsjeanrobert.com

Articles & textes :

Antoine Carignan-Turcotte - Rafale ÉTS, Béatrice Launay - Parcs Canada, Bernard Labrecque, Denise Gauthier, François Droüin - CRYQ, Gaël Simon - Stratégie Nautique et Gravlax, Jean-Louis Lévesque, Martin Duguay - Chic Nautique, Michel Brassard, Michelle Cantin - Marine Tours, Nautisme Québec, Nicolas Authier, Nicolas Bastien - École de navigation de la Société de sauvetage, Nicolas Gibault, Philippe Pelletier 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
Télec. : 450 965-9009



Conseil Canadien
de la Sécurité
Nautique.

CASBA
Canadian Boat Safety Council



Joani Hotte-Jean

PROFITEZ DE L'HIVER POUR DÉCOUVRIR DES NOUVEAUTÉS ET VOUS INFORMER!

Le Salon du bateau de Montréal, qui aura lieu pour la première fois au Palais des congrès, approche à grands pas! Du 6 au 9 février, ce sera l'occasion idéale de découvrir les nouveautés de 150 exposants et d'observer les 400 bateaux qui seront sur place, dont l'Amara White Combo de SunCatcher Pontoons et le X26 de MasterCraft!

Parmi les tout derniers bateaux mis sur le marché, il y a les 405 et 325 Conquest de Boston Whaler, les pontons Solstice 230 et 250 de Harris complètement redessinés, puis les Platinum SE 227, 207 et 186 de Princecraft aussi repensés ainsi que les pontons Sportfisher 21-2RS et le Vectra 21 RL qui s'ajoutent à leur série respective. Je vous invite également à jeter un œil aux essais du T36 Crossover de Cranchi et au Kapture 187 de Princecraft.

Dans ce numéro, vous pourrez vous familiariser avec la flore et la faune des canaux historiques de Parcs Canada, dont la tortue serpentine, le chevalier cuirré, le canard colvert, le cormoran à aigrettes, la chauve-souris et plusieurs autres! Ensuite, Bernard Labrecque vous informe concernant le réchauffement climatique.

Nicolas Gibault vous renseigne sur les prix des bateaux usagés. En effet, pourquoi celui-ci varie-t-il beaucoup d'une embarcation à l'autre, pourtant similaire? Il vous fait aussi part des nouveautés en électronique à bord afin que vos vieux équipements ne deviennent pas obsolètes et demeurent compatibles avec le dernier cri!

Philippe Pelletier vous fait rêver de voile avec un petit budget et vous raconte ses aventures avec la *Chatte*, son premier catamaran de 14 pieds, puis avec son Shark 24 avec lequel il s'est rendu aux îles de la Madeleine et avec son Mirage 24 qui lui a coûté moins de 5 000 \$.

Vous prévoyez partir pour découvrir le monde? La lecture de l'article ***Entretien, trucs et astuces, loin de tout*** vous sera grandement utile! Comme le professeur Pierre Lefebvre de l'École de navigation de la Société de sauvetage, vous pourriez devenir un as pour régler des problèmes avec des élastiques et de la broche!

Gaël Simon vous aide à choisir le meilleur parcours entre le Québec et le soleil. Est-il préférable de commencer votre périple en naviguant sur le fleuve Saint-Laurent, puis les Maritimes ou en passant par la rivière Richelieu, puis le lac Champlain? Tout dépendra de votre temps disponible, du nombre d'équipiers et de leur expérience!

Nicolas Authier vous raconte la panne moteur qu'il a vécue sur *Paradigme 2.0* alors qu'il se dirigeait vers San Benedicto et que les premiers vents de la tempête Raymond commençaient à souffler. Il a donc décidé de revenir vers Cabo dans des conditions de mer difficiles. Rassurez-vous, il est revenu sain et sauf à bon port!

Le retraité Michel Brassard est de retour pour vous inciter à naviguer dans les Caraïbes après la haute saison, soit de Noël à Pâques. Denise Gauthier et Jean-Louis Lévesque décident quant à eux de laisser *Alero* à Isla Mujeres au Mexique après avoir bourlingué pendant 16 ans. Finalement, découvrez cinq zones incontournables sur la côte Pacifique tirées du guide *Ulysse Fabuleux Mexique*.

Ne manquez pas le Calendrier des salons et des événements nautiques 2020 aux **pages 98 et 99!**

Passez un bel hiver! ■

SOMMAIRE



A LA BARRE

- 4 PROFITEZ DE L'HIVER POUR DÉCOUVRIR DES NOUVEAUTÉS ET VOUS INFORMER!**

NOUVEAU

- 8 NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ**
- 32 PRODUITS À DÉCOUVRIR**
- *L'ancre M2 de Mantus Marine*
 - *Trottinettes électriques Booster de E-TWOW*

ÉVÉNEMENTS

- 14 SALON DU BATEAU DE MONTRÉAL**
- 16 BRP A CÉLÉBRÉ 50 ANS DE DESIGN ET D'INNOVATION**
- 98 CALENDRIER DES SALONS ET DES ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES EN 2020**

CONSEILS

- 20 LES PRIX DES BATEAUX USAGÉS**
- 22 LES NOUVEAUTÉS EN ÉLECTRONIQUE À BORD DE VOTRE BATEAU**
- 34 L'ABC DES PRODUITS D'ENTRETIEN DE CHIC NAUTIQUE**
- 36 LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE**

ESSAIS

- 24 KAPTURE 187 DE PRINCECRAFT
- 28 T36 CROSSOVER DE CRANCHI

DESTINATIONS

- 76 CINQ ZONES INCONTURNABLES SUR LA SUBLIME CÔTE PACIFIQUE DU MEXIQUE

NAVIGATION

- 40 VALORISER LE PATRIMOINE DES CANAUX HISTORIQUES EN PROTÉGEANT LA FAUNE ET LA FLORE
- 46 ENTRETIEN, TRUCS ET ASTUCES, LOIN DE TOUT
- 52 DISCUSSION DE PLANIFICATION DE NAVIGATION ET DE MÉTÉO
- 56 NAVIGUER DANS LES CARAÏBES PENDANT LA SAISON MORTE
- 60 OSER L'AVENTURE À LA VOILE
- 66 CANSO OU TROY
CHOISIR LA MEILLEURE ROUTE ENTRE LE QUÉBEC ET LE SOLEIL
- 72 BIENVENUE À ISLA MUJERES

ÉCHOS

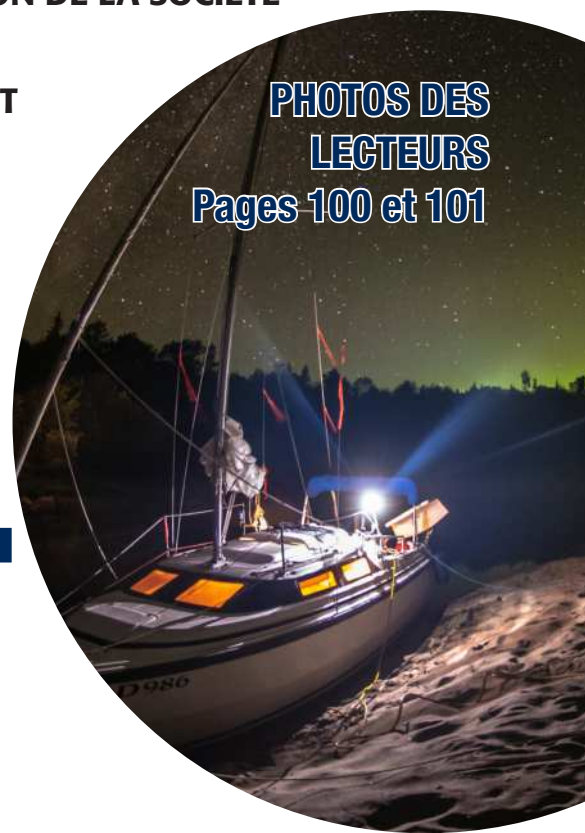
- 80 HORAIRE DES COURS DE L'ÉCOLE DE NAVIGATION DE LA SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE
- 82 MARINE TOURS, ET SI ENSEMBLE ON NAVIGUAIT LE MONDE!
- 84 GRAND RAID PONT À PONT : UNE TENTATIVE DE RECORD AVEC UN FAREAST 28R
- 88 VIREMENT DE BORD!
- 92 LE FRÊNE NOBLEMENT RECYCLÉ
- 94 CONFIANCE ET ÉVOLUTION
UN BILAN DE LA SAISON 2019 DU CRYQ

LECTURE

- 102 JOURNAL DE BORD DU CAPITAINE BONNY BERRY
VERSION VOILIER ET VERSION YACHT
LA FILLE À BORD DE NATHALIE DERASPE

En couverture : Kapture 187 de Princecraft.

Crédit photo : Jean Paré.



NOUVEAUTÉS SUR LE MARCHÉ

BOSTON WHALER

Boston Whaler a présenté le nouveau 405 Conquest au Salon du bateau international de Fort Lauderdale. Ce bateau polyvalent propose des innovations de conception et des équipements intelligents qui plairont aux amateurs de pêche au large et aux personnes voulant naviguer pendant plusieurs jours consécutifs. Sous le pont, les propriétaires pourront bénéficier d'une cabine privée et les invités en auront deux à leur disposition.



405 Conquest de Boston Whaler.

La toilette comprend une douche séparée et la cuisine est pratique. En option, vous pouvez demander l'installation du système de stabilisation gyroscopique Seakeeper qui élimine pratiquement le roulis du bateau. En version standard, il sera motorisé avec quatre moteurs Mercury Verado de 300 ch.

Le 325 Conquest a aussi fait son apparition lors de cet événement. À l'intérieur, il est doté d'une banquette en V avec table transformable en couchette. Sa motorisation consiste en deux moteurs Mercury Verado de 325 ch. Tout comme son grand frère, il offre un pare-brise complet et des vitres latérales avec un nouveau style qui vous permet d'obtenir une visibilité sans obstacle.

Informations : www.bostonwhaler.com

DO SPORT

Do Sport a mis sur le marché les planches de wakesurf Legend Pro et Legend Pro Deluxe à la suite d'une collaboration avec l'équipe de Hi5 Wakesurf et Dominic Lagacé. Celles-ci sont fabriquées à la main à Trois-Rivières.

« Ce partenariat a permis de mettre sur pied une stratégie de tests fiables afin de concevoir ensemble des planches de grande qualité avec du bois de noyer d'Amérique et accessibles aux amateurs de wakesurf, ici au Québec, mais aussi à travers la planète. Ces produits sont

uniques, personnalisables et quasi indestructibles! » — Dominique Vallée, présidente de Do Sport.

Ces modèles sont munis de rails ajustés pour une excellente traction et des courbes dans la planche (*rockers*) ont été calculées afin que vous puissiez effectuer des rotations rapides sans négliger la vitesse de glisse et des figures comme la légende de ce sport.

Informations : www.dosport.com et www.hi5wakesurf.com

HARRIS

Harris a révélé les pontons Solstice 230 et 250 complètement redessinés pour 2020 et dorénavant à la fine pointe de la technologie. Ceux-ci comprennent davantage d'espace à l'arrière, des chargeurs USB dans chacun des meubles et plus de 20 porte-gobelets. En option, vous pouvez l'équiper d'un chargeur sans fil pour votre téléphone et d'écrans de 7 et 9 pouces (Simrad GO7 et GO9). De plus, vous y trouverez une chaise longue et un siège arrière à trois positions ainsi qu'une glacière intégrée.

La connectivité CZone vous permet de contrôler facilement vos ensembles d'éclairage en appuyant sur des boutons tactiles qui activeront des modes préprogrammés.

Les modèles Grand Mariner et Crowne peuvent maintenant être équipés du moteur 450R de Mercury Marine.

Informations : www.harrisboats.com et www.mercurymarine.com



NOUVEAU

LOWRANCE

Un tout nouveau moteur électrique avant hybride pour la pêche en eau douce est maintenant disponible, il s'agit du Ghost de Lowrance. La technologie de propulsion intégrée dans le moteur *brushless*, c'est à dire sans balais, lui permettrait de générer une poussée supérieure de 25 % à ses concurrents actuels et il serait plus autonome de 45 % avec la même charge. Puissant, silencieux et économique, il permettra donc aux pêcheurs de taquiner les poissons plus longtemps et de se déplacer plus vite d'un endroit à un autre. La compagnie est partie de zéro pour créer ce produit qui a été conçu et construit à l'interne pour s'adapter à tous les bateaux de pêche.

Informations : www.lowrance.com

PRINCECRAFT

En novembre, Princecraft a dévoilé les Platinum SE 227, Platinum SE 207 et Platinum SE 186 qui ont été complètement « revampés » pour 2020. Ces bateaux de pêche comprennent, notamment : un écran tactile multifonction Simrad Go7 avec VesselView Link, permettant l'affichage de l'instrumentation; les fonctions GPS, sonar et sonde à balayage vertical; un nouveau pare-brise avec cadre dissimulé; un système de ventilation afin de faire entrer l'air dans le rangement pour cannes à pêche dans le plancher; ainsi que le système PrinceTrak, maintenant intégré au cordon, qui consiste en une extrusion permettant la fixation d'outils à bord.

Le Sportfisher 21-2RS et le Vectra 21 RL s'ajoutent à leurs séries respectives en 2020, dont l'aspect extérieur a été modifié, notamment en surélevant les clôtures, et est maintenant offert en trois couleurs : Rouge rubis (nouvelle couleur pour 2020), Noir et Gris acier (nouvelle couleur pour 2020). L'échelle arrière télescopique en acier inoxydable est dorénavant standard.

Informations : www.princecraft.com



Moteur électrique avant hybride Ghost de Lowrance.



Platinum SE 186 de Princecraft.



PRINCECRAFT®

DOMINEZ L'EAU™



À propos de Brunswick

Les principales marques de produits de consommation de Brunswick Corporation, dont le siège social se trouve à Mettawa en Illinois, incluent les moteurs hors-bord de Mercury Marine; les propulseurs semi-hors-bord et les moteurs en-bord de Mercury MerCruiser; les pièces et les accessoires de Mercury, incluant les hélices et les composants électroniques de SmartCraft; Power Products Integrated Solutions; les propulseurs électriques de MotorGuide; les pièces d'Althwood, Garelick et Whale; les distributeurs de pièces Land 'N' Sea, B.A. Payne's Marine, Kelllogg Marine et Lenahorn; Tasekair les pièces et les bulles de Mercury et Quicksilver; les bateaux Bayliner, Boston, Whaler, Crestliner, Cypress Cay, Harris, Hayday, Lowe, Lund, Princecraft, Quicksilver, Rayglass, Sea Ray, Thunder Jet et Uttern; Boating Services Network, le club nautique Freedom Boat Club, NAUTIC-ON et OnBoard Boating Club and Rentals.

Pour plus de renseignements, visitez le site <http://www.brunswick.com>.

À propos de Bateaux Princecraft inc.

Depuis 1954, Bateaux Princecraft inc., dont le siège social est situé à Princeville, Québec, Canada (propriété de Brunswick Corporation), crée des expériences uniques sur l'eau, autant pour les passionnés de pêche que pour les amateurs de plaisance, avec des ensembles « prêts à utiliser » pour les 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

www.PRINCECRAFT.com

NOUVEAU

SEA-DOO

En 2020, les Sea-Doo GTI sont munis d'une nouvelle coque en Polytec 2.0, d'une motorisation de 170 ch au lieu de 155 ch et sont équipés d'une nouvelle plateforme qui s'avère pratiquement un salon sur l'eau offrant confort et stabilité. Le pont comprend un siège passager amovible qui permet aux utilisateurs de bénéficier davantage d'espace. Un système sonore Bluetooth intégré est aussi maintenant disponible (en option sur certains modèles). La dimension du compartiment principal et celle de la boîte à gants ont été augmentées et vous pouvez ranger votre téléphone dans un coffre étanche. Le système d'attache LinQ se trouve désormais sur toutes les motomarines Sea-Doo. Il vous permet notamment d'apporter votre glacière et d'installer rien de moins qu'un mât pour faire du ski nautique!



Informations : www.sea-doo.ca

VIKO YACHTS

Au Salon du bateau à flot de Montréal 2019, le Viko S26, un voilier monocoque habitable de croisière, a été présenté en grande première nord-américaine. Ce modèle polyvalent conviendra à une famille de quatre à six personnes, tout comme à un amateur de régates puisqu'il a la manœuvrabilité d'un petit voilier, mais possède le confort de sa grande sœur, le Viko S30. Il comprend plusieurs innovations technologiques, comme son pont en Airex qui assure un poids minimal, puis diverses options de quille et de gouvernail sont disponibles. Son design est épuré et contemporain de style européen. Doté d'une couchette à l'avant et à l'arrière, de banquettes positionnées face à face avec une table pour manger, d'un espace cuisine avec deux brûleurs et d'un évier ainsi que d'une toilette, le Viko S26 est muni de toutes les commodités pour que vous passiez des moments mémorables sur l'eau.



Informations : www.vikocanada.com



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



La Capitale
Assurances générales

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

CUIR

VITRE & MICA

CHROME

COQUE

NOS NETTOYANTS
100% QUÉBÉCOIS
PROTECTEUR UV
BIODÉGRADABLE
RABAIS SUR REMPLISSAGE

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

COMMANDEZ SUR WWW.BOUTIQUENAUTIQUE.COM

SALON DU BATEAU DE MONTRÉAL



Du 6 au 9 février, Nautisme Québec présente le Salon du bateau de Montréal au Palais des congrès. Plus de 150 exposants présenteront leurs nouveautés pour la saison 2020. Quelque 400 bateaux pourront être admirés et visités et les accessoires seront à l'honneur au tout nouveau Marketplace. De quoi faire rêver! Que ce soit pour la pêche, les sports nautiques ou la plaisance, plusieurs marques seront représentées :

- C'est à Montréal que pourra être admiré pour la toute première fois au Canada ce magnifique ponton : l'Amara White Combo de SunCatcher Pontoons.
- Les Ranger Tugs R23 et R27, de magnifiques bateaux haut de gamme et abordables conçus aux États-Unis, feront leur entrée au Québec.
- Les amateurs de sports nautiques pourront contempler le luxe et les lignes uniques du Super Air Nautique G23 Paragon et découvrir le modèle le plus luxueux de MasterCraft, le X26. Ce bateau de *wakesurf* et *wakeboard* est le seul modèle dans sa catégorie à avoir une toilette!
- Pour les nostalgiques ou les amoureux du bois, Chaloupe Verchères, fabricant québécois de chaloupes en bois depuis 1871, présentera trois modèles conçus entre 1910 et aujourd'hui.

Voici quelques-unes des marques qui seront au Salon : Alumacraft, Antares, ATX, Axis, Bayliner, Beneteau, Blackfin, Boston Whaler, Brig, Capelli, Carver, Centurion, Chaparral, Chris-Craft, Cobalt, Crestliner, Crownline, Cruisers Yachts, Four Winns, Gala, Glastron, Greenline, Heyday, Highfield, Inmar, Jeanneau, Kingfisher, Legend, Lowe, Malibu, MasterCraft, Monterey, Moomba, Princecraft, Ranger, Ranger Tugs, Regal, Robalo, Scarab, Sealver, Smoker Craft, StarCraft, Super Air Nautique, Supra, Supreme, Sylvan, Tigé et plus encore!

SALON DU BATEAU, DE MONTRÉAL 2020

6 au 9 février 2020

Palais des congrès de Montréal

1001, place Jean-Paul-Riopelle, Montréal

salondubateau.com ■



X26 de MasterCraft.

UNE MULTITUDE DE CONFÉRENCES AU SALON DU BATEAU DE MONTRÉAL POUR APPRIVOISER LE FLEUVE SAINT-LAURENT

Les Premières Nations se transmettaient, de génération en génération, leurs connaissances empiriques sur la navigation entre le golfe du Saint-Laurent et les Grands Lacs. De nos jours, bien que le fleuve demeure en quelque sorte la colonne vertébrale du Québec nautique, la connaissance de sa météo et des courants qui le traversent semble trop souvent réservée aux initiés.

Du vendredi 7 au dimanche 9 février, le Salon du bateau de Montréal propose 14 conférences dont sept sur la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Consultez l'horaire sur le site salondubateau.com.



Le Bic. Crédit photo : Pierre-Olivier Forest-Hivon, Le Voilier Orange.

BRP A CÉLÉBRÉ 50 ANS DE DESIGN ET D'INNOVATION



En octobre dernier, BRP a célébré 50 ans de design et d'innovation en organisant l'exposition de trois jours *Innovation, fonctionnalité et émotion* mettant en vedette plus de 50 véhicules des cinq dernières décennies, dont la toute première motomarine Sea-Doo construite en 1968, ainsi que quelques modèles futuristes.

« Passer en revue d'anciennes esquisses ainsi que des prototypes antérieurs pour bâtir cette exposition fut une expérience émouvante à bien des égards. De mon père, qui a été le premier responsable du design chez BRP, au nombre de modèles étonnants que nous avons créés – dont certains ont été mis en marché, d'autres pas –, ce qui m'a le plus frappé est tout ce talent qui a rejoint notre studio au cours des cinq dernières décennies et le degré d'inventivité qui est toujours présent aujourd'hui », affirme Denys Lapointe, vice-président principal, Design, Innovation et Services créatifs. « Nous avons contribué au succès de BRP dans le passé et continuerons de façonner l'avenir en explorant de nouvelles façons de déplacer les gens. »

Si vous souhaitez tout savoir sur BRP, visitez le www.brp.com.

VOICI QUELQUES QUESTIONS QUE NOUS AVONS POSÉES À ÉLAINE ARSENAULT, CONSEILLÈRE PRINCIPALE, RELATIONS AVEC LES MÉDIAS POUR BRP.

1. QY : Quels sont les produits imaginés et fabriqués par BRP au Québec?

BRP : « La grande majorité des produits sont imaginés ici-même au Québec par nos ingénieurs et designers. Pour certains de nos produits, nous bénéficions de l'aide de nos collègues situés aux différents bureaux BRP à travers le monde. Les produits fabriqués au Québec sont la motoneige Ski-Doo ainsi que le véhicule sur route Can-Am Spyder. »

QY : QUI EST DENYS LAPOINTE?

BRP : « *Denys Lapointe n'a cessé de révolutionner le monde des sports motorisés depuis son entrée chez BRP en 1985. L'un de ses premiers mandats fut de dessiner les Sea-Doo, deux et trois places, afin de populariser ce produit qui avait été lancé plusieurs années avant, mais qui n'avait pas obtenu le succès espéré.*

Rapidement, M. Lapointe s'est forgé une place de choix au sein de l'entreprise, assumant des fonctions de vice-président. Il est l'un des instigateurs derrière la philosophie de design et d'innovation de BRP. Avec son équipe, il a su faire reconnaître mondialement les produits BRP sur le marché des sports motorisés.

En 2017, M. Lapointe a été intronisé à la NMAA canadienne pour récompenser l'ensemble de son travail effectué dans l'industrie. »



Denys Lapointe, vice-président principal, Design, Innovation et Services créatifs chez BRP.

2. QY : Est-ce que les motomarines et les moteurs Evinrude consomment moins de carburant qu'auparavant?

BRP : « *Pour les moteurs hors-bord Evinrude, tout a commencé en 1997, avec une innovation d'injection directe de carburant pour les hors-bords à deux temps coordonnée à la mise en place d'une réglementation visant à réduire les émissions. La consommation de carburant des moteurs a considérablement été réduite, soit de 35 à 50 %, par rapport à la technologie à carburateur.*

Nos nouveaux moteurs Evinrude 1.9L I3 115 H.O. donnent plus de puissance avec une consommation de carburant réduite. Généralement, une puissance plus élevée signifie une consommation de carburant plus importante, mais ce n'est pas le cas avec notre 115 H.O. En moyenne, un moteur Evinrude obtiendra jusqu'à 20 % de plus de MPG par rapport à un autre concurrent.

ÉVÉNEMENT

En ce qui concerne nos Sea-Doo, la consommation de carburant dépend de la performance, donc des différents modèles de Sea-Doo. Toutefois, nous investissons continuellement dans la recherche et le développement de nos produits tout en nous concentrant sur la conception et le développement de technologies toujours plus performantes, plus propres et surtout, plus respectueuses de l'environnement.

Par exemple, lors du développement du modèle Spark, introduit en 2014, l'environnement était l'un des piliers importants pour sa création. Avec sa motorisation 900 ACE qui inclut les dernières technologies motrices tout comme nos autres modèles plus performants, ce Sea-Doo consomme environ 25 % moins d'essence que les motomarines traditionnelles, à une vitesse constante de 50 km/h. En plus du moteur, plusieurs autres composantes jouant un rôle sur la consommation d'essence ont été également prises en considération. D'ailleurs, nous améliorons celles-ci de façon continue sur tous nos modèles. »



Concept de motomarine électrique Sea-Doo. Crédit photo : BRP

3. QY : Est-ce que vous envisagez de développer la propulsion électrique dans les prochaines années?

BRP : *« Comme nous l'avons annoncé au Club BRP 2020 en septembre dernier, BRP poursuit son exploration de l'électrification. Nous avons déjà commercialisé le Sonic e-kart qui est utilisé à notre tout premier centre de karting Rotax Max Dome à Linz, en Autriche. Bien que toutes nos gammes de produits présentent un potentiel d'électrification, il est trop tôt pour parler de commercialisation de véhicules électriques, car nous sommes toujours dans la phase d'exploration afin d'évaluer la viabilité des différents marchés. »*

4. QY : Qu'est-ce qui freine l'arrivée sur le marché de la propulsion électrique pour les motomarines?

BRP : *« Pour les motomarines plus précisément, il faut s'assurer de trouver la bonne formule qui misera sur l'expérience client et qui combinera une autonomie et une performance adéquate à un coût raisonnable pour les consommateurs. » ■*



VIVEZ LA VIE **SEA-DOO**.

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

Visitez-nous pour découvrir la vôtre.



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

© 2019 Bombardier Produits Récréatifs inc. (BRP). Tous droits réservés. ®, ™ et le logo BRP sont des marques de commerce de BRP ou de ses sociétés affiliées. Certains modèles présentés peuvent comporter des accessoires optionnels. Suivez toutes les directives des guides d'instructions et de sécurité. Observez toujours les lois et règlements en vigueur. Portez toujours des vêtements protecteurs appropriés, y compris des vestes de flottaison approuvées par la Garde côtière. Gardez toujours à l'esprit que l'alcool/les drogues et la conduite ne font pas bon ménage. Conduisez toujours prudemment et de façon responsable. Consultez votre concessionnaire BRP pour tous les détails.



 **BAVARIA**
YACHTS

VIRTESS 420 FLY



MATHIAS
MARINE

Votre concessionnaire
BAVARIA YACHTS au Québec,
dans les Maritimes et au lac
Champlain.

874, chemin des Patriotes
Saint-Mathias-sur-Richelieu Qc J3L 6A2
mathiasmarine.com
Téléphone : (450) 864-1045

LES PRIX DES BATEAUX USAGÉS



Vous cherchez un bateau usagé pour la prochaine saison? Le premier réflexe de plusieurs d'entre vous sera de regarder les petites annonces sur divers sites internet ainsi que sur le **Marketplace sur Facebook** et sur des groupes comme **BATEAU à vendre au Québec**, **Voilier à vendre au Québec/Ontario** ou **Le bazar des voileux du Québec**. Au fil de vos recherches, vous constaterez sans doute que les prix affichés varient beaucoup pour des embarcations similaires. Pourquoi? C'est la question que nous avons posée à Nicolas Gibault.

En premier lieu, il existe des sites internet qui offrent la possibilité d'obtenir la moyenne de la valeur marchande d'une embarcation dont les données proviennent des ventes enregistrées. Quels sont-ils? Il s'agit du **BUCValu**, du **NADAguide** et du **Boat Value Book du Canada**.

La condition du bateau doit être prise en compte. Son état général incluant les boiseries, le *gelcoat*, les réparations à faire, l'entretien et plus encore. À partir de ces informations, il est possible de définir si sa condition est de +10, 0 ou -10 %.

Les équipements ajoutés tels que l'électronique récente, les voiles et les canevas, sont à prendre en compte. Ces équipements seront dépréciés selon l'âge par rapport aux factures sur une durée maximale de cinq ans. Les ajouts ou remplacements de moins d'un an seront considérés comme neufs.

- Si le bateau est un modèle rare et qu'aucun comparable sur le marché n'est trouvable, alors sa valeur se voit définie selon un autre modèle de même taille avec un équipement semblable.
- Le taux de change utilisé pour convertir les prix des bateaux sur les sites en dollars américains doit être un taux moyen calculé sur un an et plus selon le Boat Value Book du Canada.
- Les travaux d'entretien ne sont pas considérés comme une valeur ajoutée, mais ils sont calculés dans la condition générale du bateau.

Finalement, l'emplacement géographique est aussi important. En effet, dans certaines régions, les bateaux sont affichés à des prix pouvant varier de 20 % à 40 %. Cependant, il faut considérer les frais de transport et les taxes. Si le prix d'un bateau est trop bas pour être vrai, méfiez-vous, puisque celui-ci pourrait avoir été accidenté. Afin de pouvoir déterminer les différences de prix selon les régions, un évaluateur utilise les sites de petites annonces pour valider les écarts de prix. ■

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

COURSDENAVIGATION.COM

SAVOIR NAVIGUER EST UN ART.
NOUS L'ENSEIGNONS.

- NAVIGATION
- MÉTÉOROLOGIE
- MÉCANIQUE
- ÉLECTRICITÉ
- RADIOTÉLÉPHONIE ET PLUS...

514 252-3100 | 1 800 265-3093

Programme reconnu par

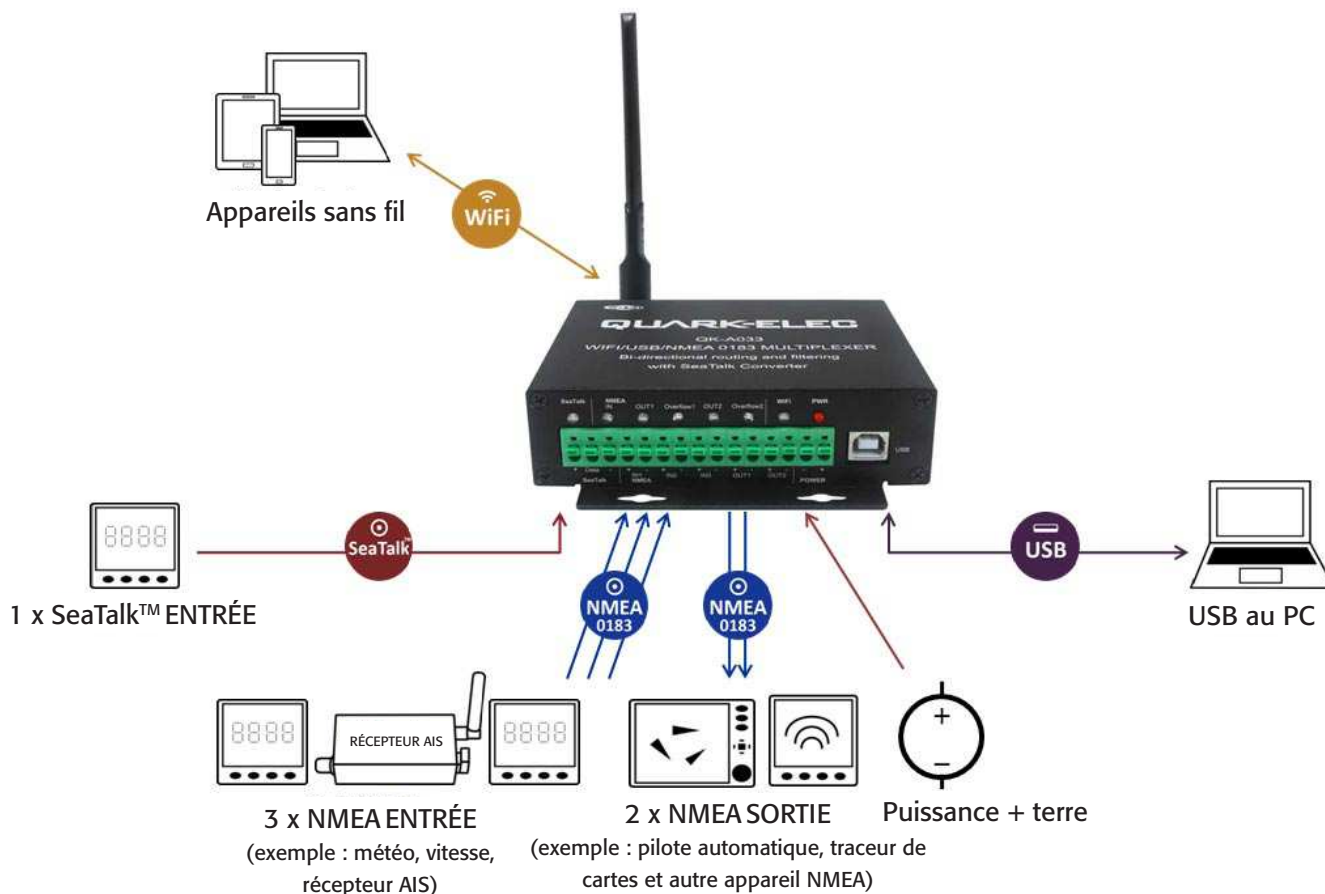
 Institut maritime du Québec
Créé par le Réseau

 SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE
ÉCOLE DE NAVIGATION

LES NOUVEAUTÉS EN ÉLECTRONIQUE À BORD DE VOTRE BATEAU

De plus en plus de plaisanciers utilisent des tablettes ou des iPad comme aide à la navigation. Il existe plusieurs logiciels sur le marché qui permettent de naviguer, et peu d'entre vous connaissent l'existence de certains équipements pouvant envoyer les données du matériel existant à bord avec la connexion sans fil (WiFi). Les équipements *obsoletes* peuvent en effet avoir une deuxième vie. Des équipements tels que AIS, multiplexeur et convertisseur permettent de convertir les signaux de vos équipements, quelle que soit la marque, afin de pouvoir rendre vos *vieux équipements* compatibles avec les nouveaux, sans vous obliger à tout remplacer. Par exemple, vos instruments sont d'une marque X, votre GPS de marque Y et votre pilote automatique de marque Z. Il y a donc de fortes chances qu'avec un multiplexeur bidirectionnel, tout cet équipement puisse communiquer ensemble, en ayant même la possibilité de rendre ces appareils sans fil, afin d'utiliser votre ordinateur personnel, votre téléphone ou autre pour vous aider à la navigation. Ces solutions sont maintenant très fiables et à prix abordables.

Voici un exemple de multiplexeur permettant de contrôler un pilote automatique via une tablette, un ordinateur ou un iPad :



Ces équipements permettent aussi de voir vos instruments; donc, si l'affichage sur vos écrans n'est plus fonctionnel, vous aurez la possibilité d'avoir vos informations disponibles sans être obligé de les remplacer.



Les nouveaux protocoles de communication (comme NMEA2000 et SeatalkNG) entre les instruments peuvent être mis à jour avec des convertisseurs de signaux, ce qui permet de les rendre compatibles sans les remplacer.

Si vous souhaitez en savoir davantage, visitez le <http://distributionnautique.com/>.

Nicolas Gibault donne les cours *Les pièges à éviter à l'achat d'un bateau* et *Ajustements fins de voile et régates* à l'École de navigation de la Société de sauvetage. Il agit aussi à titre de conférencier sur les pièges à éviter à l'achat d'un bateau. Vous pouvez visiter son site Internet au www.nicolasgibault.com. Vous avez des questions ou souhaitez faire inspecter votre bateau? Vous pouvez l'appeler au 514 220-8717 ou lui écrire un courriel au nicolas@nicolasgibault.com.

KAPTURE 187 DE PRINCECRAFT



Le Kapture 187 est le tout premier bateau de la nouvelle série Kapture. Il a été officiellement présenté aux plaisanciers en janvier 2019 au Salon du bateau international de Toronto, puis il a été exposé au Salon du bateau et des sports nautiques de Montréal.

Ce modèle a été conçu pour naviguer sur les Grands Lacs, donc sur des eaux agitées, mais il peut servir partout. Il satisfera aux besoins des pêcheurs, et avec sa forme unique, il séduira ceux qui titillent les poissons en eaux profondes grâce aux supports de treuil à ligne lestée (*downriggers*) optionnels. Comme tout se passe à l'arrière avec ce type de pêche, les côtés sont en pente descendante pour faciliter l'accès à l'eau afin que vous puissiez aisément attraper vos poissons avec une prise et les décrocher de votre canne.

À l'avant, vous trouverez un rangement pour l'ancre, une glacière et un vivier électrique oxygéné d'une capacité de 64 litres (17 gal US).

Le cockpit offre beaucoup d'espace et le plancher profond est de la même hauteur partout dans

l'embarcation. La double console possède un système de direction No FeedBack avec double câble et le pare-brise s'ouvre dans le milieu. Le tableau de bord est en plastique moulé avec un panneau d'interrupteurs à voyants lumineux, un klaxon électrique et une prise électrique de 12 volts. L'instrumentation comprend un tachymètre, un voltmètre, un indicateur de vitesse, de réglage d'assiette et de niveau d'essence.

Il est possible de ranger de l'équipement sous les consoles ainsi que dans les ouvertures sur les côtés. Un espace de rangement de huit pieds pour cannes à pêche sans supports est situé dans le rangement ouvert, côté passager, et un rangement verrouillable pour six cannes à pêche se trouve dans le plancher. L'habitacle se draine rapidement.

L'arrière comprend un rangement pour batterie, six supports pour cannes à pêche, un rangement pour poids de *downriggers* ainsi que deux sièges repliables.

Ce bateau s'avère polyvalent grâce aux diverses options offertes. En effet, vous pouvez y ajouter un moteur électrique sans fil MotorGuide ou Minn Kota, des sièges à l'arrière escamotables, divers espaces de rangement, le munir d'un sonar / GPS Lowrance ou Humminbird et plus encore!

OPTIONS DU MODÈLE D'ESSAI :

- Moteur auxiliaire : Mercury 9.9 ELPT BF 4T avec contrôle à distance et tige.
- **Nouveau en 2020** : Deux sièges capitaine inclinables avec appuie-bras ajustables sur une base et poteaux fixes pour le conducteur et le passager. Il est aussi possible de choisir un siège pour le conducteur seulement.
- Banquette latérale incluant du rangement du côté passager.
- Module de vivier arrière.
- Supports de treuil à ligne lestée (*downriggers*) gris.
- Radio Jensen de 160 W AM/FM/Bluetooth avec prise (1/8 po) à la console.
- Écran multifonction Simrad Go7 intégré à la console qui remplace les cadrans standards.
- Écran multifonction Simrad NSS EVO 3 intégré à la console.
- *Active trim* : système de réglage d'assiette automatique.
- Système de lavage à pression.
- Coupe-batterie : coupure complète de courant à bord (avec barre de distribution). ■

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEUR DU MODÈLE D'ESSAI : Mercury 150 XL Pro-XS (incluant l'hydraulique)

MOTORISATION MAXIMALE : 175 ch

VITESSE DE POINTE (TR/MIN/M/H) : 5960 / 52

ESSAI

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS TOUT : 18 pi 7 po | 5,7 m

LARGEUR : 95 po | 2,4 m

PROFONDEUR MAXIMALE : 46 po | 1,2 m

TIRANT D'EAU : 33 po | 0,8 m

POIDS : 1600 lb | 726 kg

CAPACITÉ : 7 personnes (1156 lb | 525 kg)

CHARGE MAXIMALE : 1902 lb | 863 kg

RÉSERVOIR D'ESSENCE : Environ 140 litres | 37 gal US

CHOIX DE COULEURS : Noir

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 73 061 \$

PRIX DE BASE : 46 125 \$ (incluant un moteur hors-bord 115 EXLPT de Mercury et une remorque galvanisée.)

SITE INTERNET : WWW.PRINCECRAFT.COM





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

MARINE TOURS
 Agence de voyages

Ensemble, naviguons le monde



www.marine.tours • 418 683-8815 • info@marine.tours

Titulaire d'un permis du Québec

SUIVEZ QUÉBEC YACHTING

NOUS SOMMES SUR FACEBOOK, YOUTUBE, TWITTER ET INSTAGRAM!

Nouvelles et actualités, photos, vidéos et plus encore!



Chaîne: Québec Yachting



facebook.com/quebecyachting



@quebecyachting



@quebecyachting

T 36 CROSSOVER DE CRANCHI



Le fabricant italien Cranchi fête son 150^e anniversaire en 2020. Pour l'occasion, le Settantotto (78) a été présenté en grande première mondiale au Salon du bateau de Düsseldorf en Allemagne à la fin janvier. Le E 30 Endurance a quant à lui été dévoilé au Cannes Yachting Festival et le T 55 Eco Trawler s'est joint en 2019 au T 43 déjà existant.

À la fin de l'été, *Québec Yachting* a essayé le T 36 Crossover sur la rivière des Outaouais. Sa coque plane rapidement et peut lui permettre d'atteindre une vitesse maximale de 34 nœuds (63 km/h)! Il combine la rationalité d'un *trawler* et les sensations fortes d'un bateau sport.

À l'avant, il y a un grand bain de soleil pour que vous puissiez relaxer. Le toit est rigide et comprend aussi une zone de bronzage à laquelle vous pouvez accéder lorsque vous êtes amarré. Il est possible de l'équiper avec des supports pour vélos, pour une planche à pagaie ou pour un canot.

L'espace à bord est vaste et la circulation d'air est efficace grâce à deux écoutilles avec moustiquaire intégré. Le pare-brise et les hublots laissent entrer la lumière naturelle et permettent de bien voir tout ce qui se passe sur l'eau autour de vous. La porte coulissante sépare la partie extérieure de l'espace cuisine, du salon et du poste de pilotage afin que vous soyez confortable lors des

journées chaudes et humides grâce au système de climatisation ou lors des journées plus froides. Le capitaine prendra place sur un siège baquet à rabat de type *bolster-flip*. Vous pouvez ajuster la hauteur de celui-ci en appuyant sur un simple bouton. La console comprend un compas magnétique, les contrôles du système électronique de conduite Volvo Penta ainsi que ceux du système automatique de réglage d'assiette et des flaps Humphree.

Dans la cuisine, vous trouverez un grill avec deux brûleurs et un lavabo. Tous les deux sont dissimulés de manière innovante dans un meuble. Vous pourrez ranger vos aliments dans le réfrigérateur de cabine et votre vaisselle dans les armoires supérieures. La section salon avec la banquette en U et la table amovible est transformable en lit.

À l'arrière, vous pourrez manger à l'extérieur en prenant place sur la banquette en L à l'abri du soleil ainsi que descendre aisément sur la très grande plateforme de baignade.

Il est possible de choisir une version avec deux cabines et deux salles de bain ou trois cabines et une salle de bain (de base). La cabine propriétaire est spacieuse et équipée d'un très grand lit accessible des deux côtés avec deux tiroirs en dessous ainsi qu'un garde-robe où vous pouvez accrocher vos vêtements et muni de tablettes. Quant à la cabine arrière, elle est munie de deux lits simples et de deux tiroirs de rangement. Si vous prenez la version avec trois cabines, la cabine supplémentaire sera située sur le côté tribord et dotée de lits superposés. ■

CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES

MOTEURS DU MODÈLE D'ESSAI : Volvo Penta 2 x D4 - EVC/EC DP-H (option). La motorisation de base est de 2 x 260 ch.

MOTORISATION MAXIMALE : 2 x 300 ch

VITESSE DE POINTE (TR/MIN / NŒUDS) : 3520 / 34

VITESSES DE CROISIÈRE (TR/MIN / NŒUDS) : 1000 / 5,5; 2500 / 21; 3000 / 26

CONSOMMATION : 32 l par moteur / h à la vitesse de croisière

AUTONOMIE : Jusqu'à 260 mn (9,5 h) à la vitesse de croisière

NIVEAU SONORE À LA VITESSE MAXIMALE : 84 dB (poste de pilotage)



SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

LONGUEUR HORS TOUT : 38 pi 10 po | 11,85 m

LARGEUR : 11 pi 7 po | 3,53 m

PROFONDEUR MAXIMALE : 46 po | 1,2 m

TIRANT D'EAU : 3 pi 3 po | 1 m

HAUTEUR (À PARTIR DE LA LIGNE DE FLOTTAISON) : 13 pi 7 po | 4,15 m

POIDS : 18 739 lb | 8500 kg

CAPACITÉ : 12 personnes (3251 lb | 1475 kg)

RÉSERVOIR D'ESSENCE : Environ 600 litres | 158 gal US

RÉSERVOIR D'EAU DOUCE : Environ 190 litres | 50 gal US

RÉSERVOIR D'EAU CHAUDE : Environ 25 litres | 6,6 gal US

RÉSERVOIR D'EAUX NOIRES (OPTION) : Environ 100 litres | 26 gal US

CABINES : Version avec 2 ou 3 cabines

TOILETTES : Version avec une ou deux toilettes

PRIX DU MODÈLE D'ESSAI : 645 000 \$

PRIX DE BASE : 555 555 \$

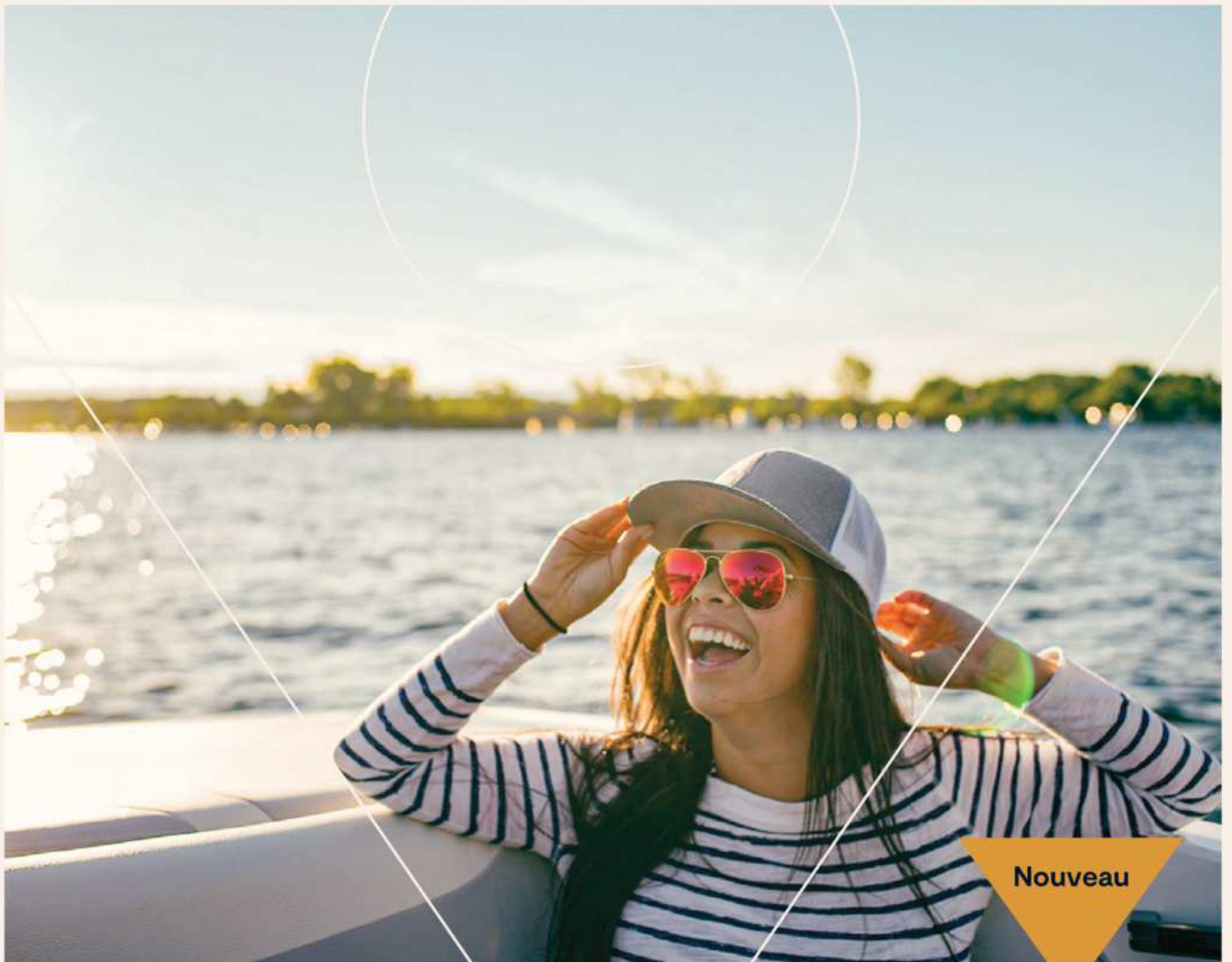
SITES INTERNET : WWW.CRANCHI.COM ET WWW.CRANCHIYACHTCANADA.CA



SALON DU BATEAU, DE MONTRÉAL 2020



Un événement de
NAUTISME QUÉBEC



6 – 9 février 2020
Maintenant au
Palais des congrès
de Montréal

Le plus gros rassemblement
nautique au Québec

Le Marketplace

Un nouvel espace dédié aux accessoires

salondubateau.com

Présenté
par :



L'ANCRE M2 DE MANTUS MARINE

L'ancre M2 de Mantus Marine est un produit polyvalent et performant de nouvelle génération. Elle a été conçue pour être installée sur tous les bateaux, y compris ceux avec un balcon avant et un beaupré. Celle-ci se démonte facilement pour être rangée et est garantie à vie.



Quelle est la différence entre ce produit et l'ancre M1? Cette dernière possède un arceau sur ses pattes qui lui permet de revenir à sa position originale si l'ancre est à l'envers. Par contre, cette configuration n'est pas compatible avec tous les bateaux, dont ceux où l'ancre passe au travers de la coque. Pour résoudre ce problème, l'ancre M2 a été créée avec une verge arquée.

Prix : De 165 \$ US à 2785 \$ US (8 lb à 175 lb)

Site internet : www.mantusmarine.com

TROTTINETTES ÉLECTRIQUES BOOSTER DE E-TWOW

Vous souhaitez vous déplacer sans soucis lors de vos escales à terre quand vous découvrez de nouvelles régions en bateau ou en voilier? Vous pourriez envisager l'achat d'une trottinette électrique au lieu d'un vélo! Vous vous déplacerez plus rapidement et sans effort!

La nouvelle version de la trottinette Booster Plus de E-TWOW possède notamment une accélération plus douce ainsi que plus de puissance, sa suspension a été améliorée et son freinage avec récupération d'énergie KERS à l'avant est mieux réparti. Facile à conduire, elle est la plus populaire de la gamme. Celle-ci est dotée d'un écran LCD en couleur facile à lire, peu importe les conditions météo, et se recharge dans n'importe quelle prise.

Quant à la performante Booster V de E-TWOW, elle se plie rapidement et vous permet de monter aisément des pentes avec une inclinaison de 23 degrés. Son guidon multifonction, doté d'un klaxon, d'une lumière et du système de démarrage, vous permettra de connaître en temps réel l'état de votre batterie et le trajet parcouru. Ses roues en gomme tendre de 8 pouces sont d'ailleurs incroyables!

Vous pouvez utiliser les trottinettes E-TWOW pour vos déplacements quotidiens, que vous soyez en ville ou en campagne, à la marina ou au camping! ■

| CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES | BOOSTER PLUS DE E-TWOW | BOOSTER V DE E-TWOW |
|------------------------------------|------------------------|---------------------|
| MOTORISATION | Brushless DC de 500 W | Brushless de 575 W |
| BATTERIE | 33 V (6,5 Ah) | 36 V (10,5 Ah) |
| AUTONOMIE | 20 km à 30 km | 35 km à 40 km |
| VITESSE MAXIMALE | 30 km/h | 35 km/h |
| TEMPS DE RECHARGE | 2 à 3 heures | 2 à 4 heures |
| DURÉE DE VIE DE LA BATTERIE | 7500 heures | 12 500 heures |
| POIDS | 23 lb (10,8 kg) | 24 lb (10,9 kg) |

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

CAPACITÉ MAXIMALE : 220 lb (100 kg)

DIMENSIONS DÉPLIÉE : 940 x 135 x 1160 mm

DIMENSIONS PLIÉE : 940 x 330 x 150 mm

GARANTIE : Un an

FONCTIONS SUPPLÉMENTAIRES : Régulateur de vitesse, *zero start*, détecteur de luminosité.

PRIX : 875 \$ pour le Booster Plus E-TWOW et 1275 \$ pour le Booster V E-TWOW.

EN VENTE CHEZ MARINA GOSSELIN.

SITE INTERNET : WWW.E-TWOW.FR



L'ABC DES PRODUITS D'ENTRETIEN DE CHIC NAUTIQUE

Chouchouter son bateau fait partie des plaisirs de la majorité des plaisanciers. Si ce n'est pas un plaisir pour vous, l'entretien périodique reste tout de même obligatoire pour conserver un véhicule marin en bonne condition. Deux avantages d'un entretien soigné : un bateau impeccable et une meilleure valeur de revente.

Commençons par les trois grands ennemis d'un bateau : le soleil, l'humidité et les amis sur le party. Les cuirs et les micas seront séchés par le soleil, l'oxydation s'installera sur le *gelcoat*, les doigts tacheront le pare-brise, les empreintes de pied seront partout sur les planchers et les chromes deviendront mats!



POUR UN RÉSULTAT PROFESSIONNEL, VOICI LES PRODUITS ESSENTIELS RECOMMANDÉS :

- Le savon moussant pour le pont et les toiles : protecteur UV et biodégradable.
- Le conditionneur de cuir : nourrissant à base de lanoline et double protecteur UV.
- Le nettoyeur de micas : antistatique et antibuée avec double protecteur UV.
- Le protecteur de coque nanocéramique : 15 fois plus résistant que la cire traditionnelle.
- Aussi recommandé, le nettoyant tout usage, le protecteur hydrofuge et le dégraissant de cale.

En terminant, tenez compte de l'empreinte écologique de vos produits. Exigez des produits qui respectent l'environnement, donc biodégradables.

Chic Nautique propose des produits efficaces et biodégradables qui dégagent une odeur de piña colada qui rappelle que la vie est belle sur l'eau!

Découvrez la gamme de produits Chic Nautique au www.chicnautique.com. ■

*Le meilleur des
deux mondes!*



SEALVER



1 877 337-8666 | dionmoto.com



VIVEZ LA VIE

SEA-DOO®



1 877 337-8666 | dionmoto.com



SEA-DOO®



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

LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE



*Un iceberg qui fond.
Crédit photo : Beth Ruggiero-York, Shutterstock.*

J'écoute et je participe à plusieurs conversations concernant notre sujet national, soit la météo et le temps qu'il fait. Je constate que plusieurs personnes et amis confondent conditions climatiques et changements climatiques. Les conditions climatiques sont les variations quotidiennes de la température, du vent et de l'ensoleillement. Le climat et ses changements s'établissent sur des périodes de temps plus ou moins longues. Lorsqu'on parle de quelques semaines à quelques mois, il s'agit des saisons où la hauteur du soleil est le facteur qui régule ces changements; lorsqu'on parle de tendances s'étendant sur plusieurs années, on parle de changements climatiques qui sont dus à des phénomènes qui prennent du temps à se mettre en place ou à se retirer.

La planète sur laquelle nous vivons est un véhicule vivant. Il lui arrive parfois d'entrer en collision avec d'autres bolides célestes; la Terre survivra à ces rencontres fortuites, par contre, ses occupants n'auront pas tous cette même chance. Lorsque cela arrive, ils devront toujours s'adapter à la nouvelle réalité sous peine de disparition. Ce n'est pas l'homme qui dirige la Terre mais bien le contraire!

Les changements géologiques et climatiques ont toujours prévalu depuis la naissance de la Terre et prévaudront encore pour très longtemps, pour ne pas dire l'éternité. Il y a des évidences que la vitesse de rotation de la Terre diminue lentement mais sûrement principalement à cause des marées. La formation ou la fonte des glaciers continentaux ont aussi des effets non

négligeables sur la vie et les changements géologiques. On ne peut généraliser que l'inondation des terres est un phénomène universel avec la fonte des glaciers; l'isostasie nous montre que les terres écrasées sous le poids d'un glacier de plusieurs kilomètres d'épaisseur se relèvent pendant des siècles après sa fonte et que le sol avoisinant s'abaisse. Pensez à un ballon rempli d'air, l'endroit où vous pressez s'abaisse, le pourtour monte et vice versa.

Bien que très infime, toutes les espèces végétales et animales jouent un rôle dans les changements climatiques de la Terre; l'homme est cependant la première espèce qui s'écarte de cette règle. Son activité perturbe le cycle des changements climatiques, il transforme beaucoup plus rapidement des formes d'énergie que la Nature ne le ferait. Un arbre mature qui meurt et qui se décompose sur plusieurs années libère autant d'énergie que si on le brûle; par contre, la température ambiante n'est pas la même sur une courte période.

L'action de l'homme est un épiphénomène dans la vie de la Terre, il ne fait que perturber certains cycles; par exemple, les niveaux d'eaux des Grands Lacs qui revenaient sur une base trentenaire reviennent maintenant sur une base décennale. Si on brise le synchronisme de certains cycles, on peut faire disparaître des espèces dont nous-mêmes!

Les changements géologiques et climatiques permettent aux espèces de s'y adapter; le réchauffement climatique, pas nécessairement (par exemple, les marées vs les vagues sur l'érosion des côtes). Il en est de même avec les lois marines : le sillage d'un navire laisse toujours des traces, la pollution est acceptée exceptionnellement si c'est pour sauver une vie ou une embarcation, mais ces lois ne permettent pas de polluer par laxisme ou parce que personne ne nous voit. La Terre nous est prêtée et nous devons penser aux générations futures!



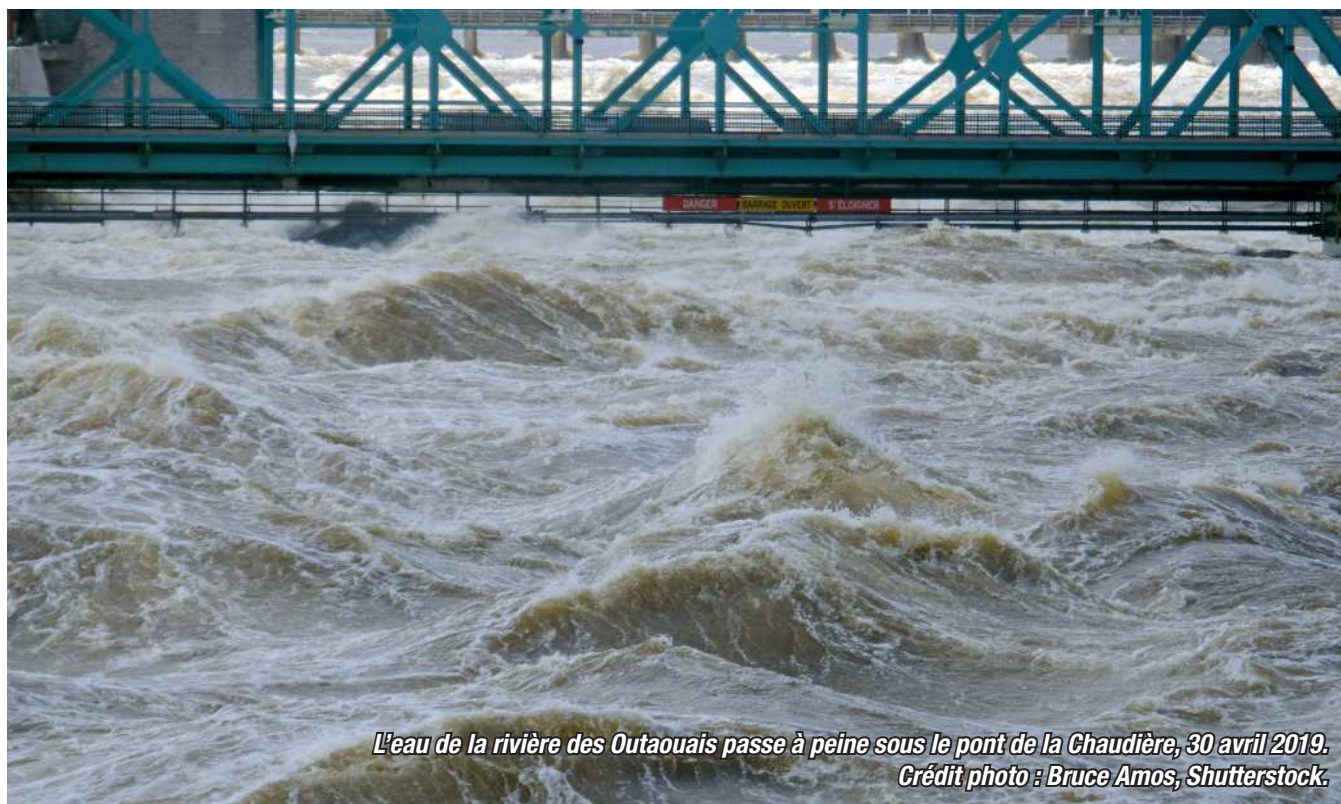
CONSEILS

J'ai assisté il y a quelques années à des présentations sur des modèles proposés concernant les changements climatiques; ce qu'il faut retenir, c'est qu'un changement climatique n'est pas uniforme à la grandeur de la Terre. Une hausse de la température moyenne terrestre ne signifie pas automatiquement un réchauffement global de la Terre; il peut y avoir des régions où on parlera plutôt de refroidissement parce que les patrons des courants d'airs, des courants marins et leurs transferts d'énergie seront modifiés et moins efficaces.

L'homme ne fait pas que de mauvaises choses, il en fait aussi des bonnes. Pensons à la construction des barrages hydroélectriques en amont de Montréal sur le fleuve Saint-Laurent et sur la rivière des Outaouais, des reervoirs à Sorel et à la navigation hivernale dans le chenal maritime du Saint-Laurent; ces actions ont réduit significativement les inondations pour les riverains de Montréal tout en respectant le plus possible les cycles naturels des espèces végétales et animales.

Ayons toujours en tête la troisième loi de Newton, « *L'action est égale à la réaction, ...* ». L'homme peut gagner une bataille contre la Terre, mais cette dernière gagnera toujours la guerre. Je ne suis pas contre le progrès, par contre, il faut avoir l'humilité d'identifier nos erreurs et de les corriger au mieux de nos connaissances le plus rapidement possible, même si le temps de latence peut prendre plusieurs années avant de voir le commencement des changements.

N'hésitez pas à m'écrire pour me faire connaître votre opinion ou pour me suggérer des chroniques. ■



*L'eau de la rivière des Outaouais passe à peine sous le pont de la Chaudière, 30 avril 2019.
Crédit photo : Bruce Amos, Shutterstock.*

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

www.desjardinsport.com

**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

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



BATEAUX
LEGEND

Concessionnaire autorisé :



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.

Me Lucie Gaucher, avocate
Conseillère maritime

*Continuité des services offerts
par Louise Bédard*

*Nous pouvons vous aider à naviguer
dans la mer juridique!*

Achat • Immatriculation • Hypothèque
Permis • Conseils juridiques

t 450 441-0190 f 579 884-8963
meluciegaucher@gmail.com

VALORISER LE PATRIMOINE DES CANAUX HISTORIQUES EN PROTÉGEANT LA FAUNE ET LA FLORE



Bébés tortues – Canaux historiques au Québec de Parcs Canada.

Lors de vos récentes escapades dans les canaux historiques, vous souvenez-vous d'avoir croisé (et ainsi pu admirer!) des oiseaux majestueux, tel le grand héron? Si la préservation et la conservation des canaux historiques nationaux mettent en valeur le patrimoine et l'histoire, la protection de la faune et de la flore est aussi un défi important. Sommes-nous suffisamment conscients de la biodiversité qui nous entoure? Voyageons au cœur de la faune des canaux historiques. Parfois visible et d'autres fois non, elle est omniprésente; du dessus de votre tête jusqu'au-dessous de vos pieds, ou disons plutôt... de votre embarcation!

DE NOUVELLES GÉNÉRATIONS DE TORTUES SERPENTINES

La situation des tortues serpentes est désignée préoccupante en vertu de la Loi sur les espèces en péril ; prenons donc soin d'elles, **ensemble, protégeons-les!** Durant leur saison active, d'avril à octobre, les tortues se déplacent pour diverses raisons : trouver de la nourriture, changer d'habitat trouver un partenaire pour s'accoupler ou pondre des œufs.



Canal de Saint-Ours – Parcs Canada.



Dortoir artificiel pour chauve-souris – Parcs Canada.

Lorsqu'une maman tortue choisit un canal historique pour pondre ses œufs, le personnel de Parcs Canada travaille à préserver et à protéger ces précieux nids de toute prédation ou d'autres actions malveillantes. C'est un travail de veille qui se fait en continu non seulement par le personnel de Parcs Canada, mais aussi grâce aux visiteurs qui rendent compte de leurs observations. Lors de la dernière saison de navigation, un menuisier de notre équipe a conçu des enclos adaptés aux besoins des tortues et à la réalité du terrain. Cela implique une vigie quotidienne, un travail qui est assuré par le pontier ou l'éclusier qui œuvre à proximité du lieu de nidification ou encore par l'ensemble des employés de terrain des voies navigables.

Lors de la dernière saison, ce travail d'équipe a permis à 33 petites tortues de voir le jour et de plonger tête première dans leur nouvelle vie, à la découverte de la rivière Richelieu. Si vous voyez des tortues dans les canaux, faites part de votre observation aux éclusiers!



Canne avec ses petits – Parcs Canada.

LE CHEVALIER CUIVRÉ, UNE ESPÈCE EN VOIE DE DISPARITION QUI NE VIT QUE DANS LE SUD-OUEST DU QUÉBEC

Un canal historique ne sert pas qu'à la navigation : il peut également contribuer à la protection de la biodiversité en favorisant le rétablissement des espèces en péril. La construction de la **passé migratoire Vianney-Legendre** du lieu historique national du Canal-de-Saint-Ours en est un bel exemple. En effet, la construction de cette dernière s'est avérée nécessaire après qu'une étude eut démontré que plusieurs espèces de poissons étaient en péril dans la région, dont le chevalier cuivré. Cette espèce qui se reproduit uniquement dans le sud-ouest du Québec est en voie de disparition depuis 2007. En effet, la présence du barrage de Saint-Ours les empêchait de suivre leur voie migratoire.

C'est donc à proximité du canal qu'une échelle à poissons unique au monde permet aux nombreuses espèces de poissons de reprendre possession de leur habitat. La passe migratoire, située sur la rivière Richelieu n'est pas une échelle à poissons ordinaire; depuis 2001, elle permet aux espèces en péril de franchir le barrage de Saint-Ours pour aller frayer dans leurs aires de reproduction habituelles. Une petite passe spéciale a aussi été ajoutée pour répondre aux besoins de l'anguille d'Amérique. Des efforts sont menés actuellement pour **améliorer cette passe migratoire**.

Cela fait de cette installation un ouvrage rare et complexe, puisqu'elle permet le passage de plusieurs espèces de poissons, contrairement aux autres échelles, plus communes, qui sont conçues pour le passage d'une seule espèce.

En vous amarrant au canal de Saint-Ours, vous pourrez vous approcher de l'échelle à poissons, située aux abords du barrage de l'autre côté de l'île Darvard. Grâce à une **fenêtre aménagée**, vous pourrez observer les poissons qui remontent le Richelieu. De plus, des panneaux d'interprétation présentent les différentes espèces et leurs caractéristiques. La période d'observation s'étend sur trois à quatre semaines durant les mois de mai et de juin.

Consultez **l'horaire d'ouverture du barrage hydrographique** qui vous permettra de rejoindre à pied la rive nord du Richelieu où se trouve la passe migratoire.

En plus de cette mesure essentielle pour la survie de nombreuses espèces, Parcs Canada collabore avec le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs en mettant les installations du Canal-de-Saint-Ours à sa disposition pour mener son programme de reproduction artificielle du chevalier cuivré. Apprenez-en plus sur ces importants **efforts de rétablissement du chevalier cuivré menés depuis 2004 en consultant notre site Web**.

DES CANARDS COLVERTS, DES CORMORANS À AIGRETTES ET TANT D'AUTRES!

Ces deux dernières années, rien qu'au canal de Chambly, c'est plus d'une centaine d'espèces d'oiseaux qui ont été recensées. Les canards sont très présents d'un bout à l'autre du canal et peuvent également être observées d'autres espèces comme le grand héron, le cormoran à aigrettes ou le bihoreau gris. La rivière Richelieu, en raison de son axe nord-sud, est un véritable couloir de migration.

Le cormoran à aigrettes n'ayant pas un plumage totalement étanche, c'est lui que nous pouvons voir, ailes grandes ouvertes, se sécher pendant de longues périodes sur la berge. Habile plongeur, il se propulse sous l'eau à partir de la surface. De plus, lorsqu'il nage à la surface, il préfère avoir le corps enfoncé dans l'eau, ne laissant visibles que son cou et sa tête. Lorsqu'il vole, il aime bien se tenir au ras de l'eau, le bec légèrement relevé.

Le bihoreau gris et le grand héron, quant à eux, s'alimentent sur les mêmes rives. Pour éviter la compétition, ils ont une façon de faire bien spécifique. Au crépuscule, le grand héron quitte le marais ou le plan d'eau pour aller dormir alors que le nocturne bihoreau prend la relève. Les deux oiseaux peuvent donc pêcher sans problème au même endroit, puisqu'ils ne le font pas au même moment.

Il est intéressant de garder un œil ouvert, car chaque canal loge des espèces différentes : des sternes, des hirondelles, des merles d'Amérique, et tant d'autres! Au lieu historique du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue se trouve également une densité d'oiseaux très forte. **Consultez le site web du Canal-de-Sainte-Anne-de-Bellevue** pour tous les détails.

NAVIGATION

LA CHAUVE-SOURIS : NOTRE ALLIÉE NATURELLE CONTRE LES MOUSTIQUES

Il existe plus de 1 000 espèces de chauves-souris dans le monde, mais seulement quelques-unes sont régulièrement observées au Canada. Nous avons la chance de pouvoir en observer dans les canaux historiques. La santé de plusieurs espèces en Amérique du Nord se trouve compromise et leur nombre décline en raison d'une maladie relativement nouvelle, le syndrome du museau blanc, qui pourrait avoir de graves conséquences sur la survie de ces espèces. Parcs Canada protège les chauves-souris et leur habitat dans l'ensemble de ses sites et met en œuvre des mesures de la *Loi sur les parcs nationaux* et de ses règlements ainsi que de la *Loi sur les espèces en péril* afin de tenter le plus possible de freiner la propagation du syndrome du museau blanc.



Canal de Chambly – Parcs Canada.

En 2016, dans le cadre de travaux d'infrastructure, un hibernacle à grandes chauves-souris brunes a été découvert au lieu historique national du Canal-de-Carillon. Les chauves-souris se tenaient dans le tunnel et les cheminées de béton de l'installation. En plus de mettre en place des mesures de mitigation pour limiter l'impact des travaux sur les chauves-souris, six dortoirs artificiels ont également été installés pour leur offrir des abris supplémentaires. Il est de la responsabilité de Parcs Canada de s'assurer que les écosystèmes des canaux restent intacts et fonctionnels pour que les chauves-souris demeurent en santé le plus possible et qu'elles deviennent plus résistantes face aux menaces comme le syndrome du museau blanc. Les chercheurs de Parcs Canada collaborent avec d'autres experts en chauves-souris pour réaliser des recherches afin de les protéger.

... ET IL Y A TOUTES CES PETITES BÊTES NON VISIBLES À L'ŒIL NU

Il y en a de la vie dans les canaux! Et il y a de fortes chances que certaines petites bêtes vous soient inconnues. Pourtant, elles sont légion et essentielles à l'écologie des milieux aquatiques. La plupart sont microscopiques, mais se comptent par centaines de millions pour former ce que nous connaissons mieux sous le nom de benthos et de plancton. Si vous souhaitez en apprendre davantage sur le copépode, l'ostracode, la diatomée, la mite d'eau ou l'hydrachnidia, **nous vous invitons à consulter le travail réalisé par plusieurs étudiants du collège international Sainte-Anne au canal de Lachine.**

AU-DELÀ DES CANAUX HISTORIQUES

Les scientifiques de Parcs Canada et leurs partenaires veillent à la préservation et au rétablissement de la faune et de la flore à travers le pays. Par exemple, le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent a collaboré avec l'industrie du transport maritime afin de réduire les risques de collision entre les paquebots et les baleines.

Pour découvrir l'ensemble des initiatives de conservation et de protection de la biodiversité menées par Parcs Canada, **consultez la section Sciences et conservation du site Web de Parcs Canada.**

Et suivez-nous sur Facebook!

 @LHNauQc

 @CanaldeLachine ■



ENTRETIEN, TRUCS ET ASTUCES, LOIN DE TOUT

À l'automne 2018, *Québec Yachting* a assisté à la formation *Entretien, trucs et astuces, loin de tout* d'une durée de six heures donnée par Pierre Lefebvre à l'École de navigation de la Société de sauvetage.



Vous envisagez de partir explorer des eaux plus chaudes dans le Sud ou de naviguer dans l'estuaire maritime au Québec (de Saguenay à l'île d'Anticosti) en bateau-moteur ou voilier? Il vous sera donc utile d'obtenir divers conseils d'entretien et des trucs afin de résoudre facilement quelques problèmes à bord. Évidemment, il est impossible de tout prévoir, mais si vous connaissez bien votre bateau, vous pourrez probablement anticiper la plupart des bris à venir.

LES INDISPENSABLES

- Manuels d'utilisation de votre bateau et de votre moteur.
- Liste des pièces de rechange.
- Schémas du circuit électrique, de la plomberie et de vos équipements divers.
- Un coffre à outils le plus complet possible. Aspergez souvent avec de l'huile tout ce qui pourrait rouiller.
- Des vis et des boulons en acier inoxydable de tailles différentes.

CE QUE VOUS TROUVEREZ FACILEMENT PARTOUT... OU PRESQUE

- Huile moteur
- Colles et résines
- Filtres pour l'huile et le carburant
- Peinture antisalissure
- Solvants et produits de nettoyage
- Pièces de plomberie et d'électricité

CE QUE VOUS TROUVEREZ PLUS DIFFICILEMENT

- Antigel
- Cire pour coque
- Huile pour teck
- Des produits spécifiques comme un filtre à eau douce ou des produits pour des bateaux de fabricants non reconnus internationalement.

ENTRETIEN ET RÉPARATIONS

Lors de votre voyage, ne négligez pas l'entretien de votre moteur et tenez à jour votre registre. Faites vos changements d'huile et de filtre. Vérifiez votre anode si vous refroidissez à l'eau de mer.

Sous l'eau, grattez les salissures (bernaclés et mousses) et nettoyez les sondes et les turbines de votre compteur de vitesse.

Polissez et cirez idéalement tous les six mois et lavez à l'eau de javel les algues sur votre coque : elles seront plus faciles à déloger.

Brossez et lavez votre pont régulièrement. Utilisez un imperméabilisant comme Pro-Sec sur votre *dodger*, toit bimini, taud et vos cirés. Méfiez-vous des fuites d'eau autour des hublots. Un bon produit à utiliser pour sceller vos joints est Flextra de Mulco. Refaites votre peinture antisalissure aux deux ans.



Réparation du moteur.



Travaux d'électricité.



Réparation du régulateur d'allure.



Bidon d'essence.

Ajoutez du silicone sur votre enrouleur, dans la gorge du mât, dans le réa des poulies et vérifiez vos câbles et ridoirs qui ont généralement une durée de vie de dix ans.

LES PROBLÈMES QUI SURVIENNENT LE PLUS SOUVENT ET LEURS SOLUTIONS

1. Le problème le plus fréquent et le plus pervers provient de l'*effet galvanique*, c'est-à-dire la réaction entre deux métaux différents en contact l'un sur l'autre (par exemple : acier inoxydable et aluminium).

La solution consiste à enduire la partie en contact avec de la graisse de silicone, souvent appelée graisse diélectrique. Cette graisse empêche, aussi, la rouille de saisir les boulons et les écrous du moteur (par exemple, les boulons des pompes à eau).

2. L'alimentation du carburant représente la majorité des problèmes reliés au moteur.

Si le moteur peine à démarrer, assurez-vous qu'il n'y a pas de fuite de carburant ou d'air dans le système d'alimentation.

Faire le plein dans des bidons d'essence (jerricanes), ajouter un algicide, laisser décanter pour la nuit (ce qui permet à l'eau qui contamine souvent le carburant de se déposer au fond), avant de transvider le tout, voici la recette pour garder votre réservoir toujours propre.

3. Un moteur qui chauffe peut vous coûter très cher.

Le peu de temps pris pour nettoyer les filtres, vérifier la turbine de la pompe et le thermostat, s'assurer qu'aucune concrétion ou rouille n'encrasse le circuit de refroidissement compensera largement le coût et les délais causés par une panne de moteur.



4. L'air salin oxyde facilement les contacts électriques et électroniques.

Un peu de graisse de silicone sur tous les contacts et toutes les bornes, voilà la solution facile. Pensez à couvrir les répéteurs d'instruments extérieurs pour empêcher le soleil de ruiner les écrans et le plastique de leur boîtier.

5. Sur un voilier, les voiles déchirées ou décousues sont monnaie courante.

Une vérification fréquente (aux trois mois ou après un long périple en mer) et les réparations requises à l'aide de matériel autocollant ou de fil et d'aiguille (pour les coutures) ont permis à M. Lefebvre de naviguer jusqu'en Argentine avec une grand-voile de plus de 20 ans.

Bien entendu, un taud, une bâche ou une protection contre le soleil pour les voiles enroulées valent leur pesant d'or sous les tropiques.

ASTUCES EN RAFALE

- Si vous avez un moteur hors-bord, relevez-le tous les soirs pour éviter les concrétions.
- Achetez des câbles antivol pour votre moteur, votre nourrice, vos rames et votre annexe.
- Laissez vos voiles ou votre ancre à poste lorsque vous êtes près des côtes au cas où vous auriez une panne de moteur.
- Si votre coque est percée en mer, utilisez des pinoches ou du contreplaqué, puis une pompe manuelle pour évacuer l'eau. Sortez votre bateau de l'eau le plus rapidement possible pour effectuer les réparations.

CONSEILS

- Pour éliminer les mauvaises odeurs du circuit d'eau douce, mettez une cuillère à soupe d'eau de javel dans votre réservoir, une fois par trois mois avant d'aller dormir. Le lendemain, rincez tout le circuit deux ou trois fois pour enlever l'odeur de chlore. Un peu de vinaigre dans votre toilette tous les soirs ralentira le dépôt de cristaux d'urine.
- Si vous avez un filtre au charbon, videz et rincez le réceptacle une fois tous les 15 jours pour enlever les algues.
- Vérifiez l'eau dans vos batteries une fois par mois. ■

QUI EST PIERRE LEFEBVRE?

Pierre Lefebvre pratique la voile depuis plus de 45 ans. Il est revenu, en 2012, d'un voyage de sept ans totalisant plus de 23 000 milles nautiques qui l'a conduit en France, en Argentine et au Panama. Au fil de ses navigations, il a pu notamment résoudre, temporairement, de nombreux problèmes simplement avec des élastiques et de la broche! Vous pouvez visiter son site internet au <https://pierredelune2.com!>



Pompe d'eau de mer réparée avec un élastique.



DISCUSSION DE PLANIFICATION DE NAVIGATION ET DE MÉTÉO



Paradigme 2.0 à l'ancre à El Gato.

Après une étude approfondie des vents et des courants du Pacifique, j'ai décidé de reporter le voyage prévu pour cet automne vers Hawaï. Les vents permettent un passage plus facile de la Polynésie française vers Hawaï que dans le sens inverse. Les travaux sur *Paradigme 2.0* ont aussi pris plus de temps que prévu. Ces facteurs justifient un retour vers la mer de Cortez et la côte ouest mexicaine.

JE PRÉVOIS EN CE MOMENT FAIRE LE SAUT VERS LES MARQUISES EN MARS. AVIS AUX INTÉRESSÉS!

La descente vers Cabo San Lucas à partir de San Diego est une navigation normalement agréable et facile. Le rallye *Baja Ha-Ha* encadre depuis plusieurs années de nombreux voiliers qui font le voyage. Les conditions de vents portants modérés rendent ce rallye très populaire et agréable. Environ 150 à 200 bateaux y participent annuellement.

Avec deux de mes amis nous sommes partis avant le départ officiel du *Baja Ha-Ha*. Le voyage vers Cabo s'est déroulé de façon relativement routinière. Ce qui nous a permis de visiter La Paz et les îles avoisinantes d'Espiritu Santu et de San Francisco. Ces îles offrent parmi les plus beaux ancrages et plages à ceux qui ont la chance de vivre à bord d'un voilier.

Ce détour par La Paz nous a aussi permis de compléter les procédures pour se rendre à l'île volcanique de San Benedicto dans l'archipel des Revillagigedo. Comme il s'agit d'une réserve de l'UNESCO, il faut se conformer à un certain nombre de conditions pour pouvoir s'y rendre. Les autorités mexicaines nous ont aidés afin de bien répondre à ces conditions.

J'étais allé une fois en 2018. San Benedicto est protégée de la pêche et se trouve à environ 200 milles nautiques au sud de Cabo San Lucas. La faune océanique y est abondante et diversifiée. Pour donner une idée de la beauté naturelle de l'endroit, j'y avais produit une vidéo en 2018 (disponible en anglais seulement).



Avec les autorisations requises en main, nous sommes repartis de La Paz en direction de Cabo San Lucas. En arrivant à Cabo nous avons eu la mauvaise surprise de voir la tempête tropicale Raymond se former au sud. La trajectoire prévue incluait Cabo et La Paz avec des vents de 55 nœuds et de fortes pluies.

J'ai donc appelé TOUTES les marinas de Cabo San Lucas à La Paz. Aucune n'avait de place disponible pour *Paradigme 2.0*. Évidemment, le Rally du Baja HaHa! nous avait rejoints et occupait toutes les places à quai. Même en expliquant que nous étions en danger et qu'il nous fallait un quai pour nous protéger de la tempête Raymond, on nous refusait l'accès au quai. Je crois qu'en consultant la *Capitania de Puerto de Cabo*, il aurait peut-être été possible d'obtenir droit de refuge exceptionnel. Ceci étant dit, les vents de Raymond avaient alors baissé à environ

NAVIGATION

35 nœuds. Comme ces conditions ne constituaient plus une menace réelle pour *Paradigme 2.0*, j'ai décidé de prendre la mer en allant vers l'ouest, pour éviter la trajectoire prévue de la tempête au mieux possible.

Tout ce plan fonctionnait à merveille. Nous avons rencontré les premiers vents de Raymond, le bateau prenait bien les conditions et nous étions en route vers San Benedicto.



L'arrivée de la tempête tropicale Raymond.

Une malchance n'arrivant jamais seule, le moteur Volvo est tombé en panne. La première panne moteur en 2200 heures de fonctionnement sans aucun souci. Après un arrêt normal, la valve électrique d'interruption d'arrivée du diesel est restée coincée en position fermée. Lors des tentatives de re-démarrage subséquentes, le moteur tournait, mais comme le diesel était coupé, ça ne démarrait pas.

En conditions normales, une panne moteur au large loin du bord sur un voilier n'est pas un problème grave. Les panneaux solaires fournissent suffisamment d'électricité pour permettre le fonctionnement adéquat des systèmes essentiels. C'est vrai dans des conditions d'ensoleillement moyennes ou idéalement au grand soleil tropical. La tempête amenait avec elle des conditions très nuageuses. Normalement, le diesel sert à combler les besoins électriques de *Paradigme 2.0* dans ces conditions. Sans moteur, l'électricité faisait défaut.

Le combo tempête et panne moteur nous a donc forcés à faire de la voile à l'ancienne. Sans autopilote, sans GPS principal, sans radio VHS, sans AIS, sans lumière de navigation. En revanche, nous avons toujours les iPad et iPhone avec les cartes électroniques (fonctionnant avec leurs batteries indépendantes du système principal du bateau) et la localisation GPS, les



Arc de Cabo San Lucas avant la tempête tropicale Raymond.

EPIRB et mes deux Iridium. Le gréement du bateau était en bon état, la coque aussi. La plus grave conséquence de la situation est que nous devons maintenant barrer le bateau 24 heures sur 24.

Nous étions à 100 milles nautiques à l'Ouest de Cabo et à 300 milles nautiques au nord-ouest de Puerto Vallarta. Aller vers Puerto Vallarta présentait l'avantage de sortir de la tempête plus rapidement. Par contre, c'était une distance trois fois plus longue. Choisir cette option aurait permis de mettre du soleil sur les panneaux plus rapidement et de naviguer en mode *normal* sur *Paradigme 2.0*. Retourner vers Cabo avait l'avantage de minimiser la distance et potentiellement le temps passé en mer avec un bateau *malade*. Les deux options étaient valables. Finalement, nous sommes revenus vers Cabo. Cela a quand même pris plus de 48 heures, dans des conditions de mer difficiles. Nous n'avons pas beaucoup dormi, ni mangé avec tout cela. Mais on s'est rendu à bon port.

La panne moteur a été facilement réparée à Cabo. Le soleil est revenu, quelques heures après, tout cela semblait lointain. Cela fait quand même réfléchir; tous les systèmes modernes sur nos bateaux facilitent des navigations longues en équipage restreint qui auraient été beaucoup plus dures autrefois. En cas de panne, il faut être capable de retourner aux bases pour s'en sortir!

Je vous invite à cliquer *J'aime* sur ma page Facebook ***Paradigme 2.0***! Vous aimeriez découvrir la mer de Cortez au printemps? Contactez-moi par courriel au nicolas235@icloud.com. ■

NAVIGUER DANS LES CARAÏBES PENDANT LA SAISON MORTE



Saint-Martin. Crédit photo : Gino Santa Maria, Shutterstock.

Si vous êtes à planifier votre retraite, et surtout si vous envisagez d'en passer une bonne partie en bateau, maintenant, après la haute saison, serait un bon moment pour aller voir des endroits des Caraïbes qui vous intéressent.

Voir le marché du bateau, les pays et leurs règles douanières, les marinas, les mouillages, les chantiers de bateaux, les services disponibles, les points d'approvisionnement et les soins de santé, pour mieux connaître leur qualité et leurs coûts.

Louer un bateau avec ou sans équipage et un peu naviguer les endroits qui vous tentent représenterait un bon moyen d'échantillonner ce mode de vie tout en profitant d'une vacance agréable. Évidemment, pour un retraité qui vit à bord, ce n'est pas tout à fait pareil. Il est moins pressé par des échéances, alors demeurer un bon moment au même endroit s'avère tout à fait normal. Une majorité d'îles vous permettent trois mois de séjour après avoir payé des frais qui varient énormément selon les pays. Certains endroits, comme les îles françaises, vous permettent 18 mois de séjour, et ce, sans frais.

Plus l'année avance, plus il faut aller au sud. La saison des ouragans débute officiellement le 1^{er} juin pour se terminer le 30 novembre. Les premières comme les dernières tempêtes sévissent

le plus souvent au nord de la mer des Caraïbes. Les grandes Antilles, les îles Vierges, Saint-Martin et Saint-Barth se trouvent donc plus à risque en juin et juillet, comme en octobre et novembre. Donc, à la retraite, vous passerez probablement plus de temps aux petites Antilles, plus au sud. Disons entre Antigua et Trinidad, et il vaudrait mieux laisser le bateau dans un chantier d'un de ces endroits. Les meilleurs prix sont à Trinidad et ce pays n'a jamais de mémoire d'homme reçu d'ouragan. Le Venezuela constituait un autre choix hors zone de cyclones et les prix y étaient des plus attrayants. Mais je ne vous recommande évidemment pas de même vous en approcher. Il s'agit en ce moment d'un des pays les plus dangereux de la planète.

Si vous penchez plus du côté de l'Europe, il faut se rappeler que l'hiver y occupe la même période de l'année que chez nous. Tandis que la période des ouragans en mer des Caraïbes correspond à l'été chez nous. Alors, comme pour conserver son assurance maladie il faut passer 183 jours au Québec, il vaut mieux que ces jours ne soient pas en hiver.



Anse Champagne, Saint-François, Guadeloupe. Crédit photo : Filip Fuxa, Shutterstock.

Où voir les offres de voiliers à vendre? Dans la baie du Marin, au sud de la Martinique, il y a plus de 1500 voiliers à vendre. Évidemment, ce surplus d'offres fait diminuer les prix. Cependant, les bateaux à moteur y sont plutôt rares. Possiblement quelques catamarans à moteur qui ont terminé leurs années de location. Un catamaran à moteur peut s'avérer un excellent choix pour vivre sa retraite à bord. Surtout pour qui n'est pas vraiment voileux. Sur l'île de Saint-Martin, à Sint Maarten, se trouvent plusieurs chantiers. Il faudrait penser y aller avant la fin mai, parce qu'ensuite les ouragans pourraient s'inviter. Un autre endroit propice aux offres intéressantes, Trinidad. On y trouve quatre chantiers à distance de marche sur la péninsule de Chaguaramas.

NAVIGATION

On peut aussi y louer un voilier, mais on n'y parle pas trop le français. Il y a d'assez importants chantiers et donc des bateaux à vendre aussi à, Antigua, la Guadeloupe, Sainte-Lucie, Grenade.

Si vous louez un bateau, je vous recommande d'aller vous-même approvisionner. Question de goût, mais à mon avis le meilleur endroit demeure la Martinique, dans la baie du Marin, avec un supermarché type meilleurs prix qui offre un ponton à annexes. On y dépose ses sacs directement du panier dans l'annexe. Les choix, les prix et la qualité offerts à la Guadeloupe ou à la Martinique sont inégalés dans la région caribéenne. Des vins AOC ou AOP (Appellation d'Origine Contrôlée ou Protégée) à moins de trois euros chez Leader Price. Il y a des marchés aux poissons intéressants à Saint-Vincent et à Grenade. À ma dernière visite, le thon albacore (chair rouge) frais, par exemple, s'y vendait 4 \$ la livre. Mais si vous êtes le moindre pêcheur, vous en trouverez du vivant et excitant, au bout de votre ligne.

Il serait peut-être intéressant de jaser avec des gens qui profitent déjà d'une agréable retraite à bord. Où trouve-t-on ces gens? Évidemment, il y en a un peu partout dans les *bons* mouillages. Quels sont donc ces bons mouillages? Des endroits bien protégés de la mer, dans des pays sécuritaires ou du moins pas trop dangereux. Avec des commerces à prix intéressants et d'accès facile. Au fil des ans, le nombre de ces bons mouillages a passablement diminué.

VOICI QUELQUES CONSIDÉRATIONS SUR LES ESCALES QUI DEMEURENT POPULAIRES!

Saint-Martin. Une île, deux pays, pas de douane et l'immigration est sans grande difficulté. Tout y est hors douane, donc on y trouve de très bons prix pour les accessoires de bateau. Plusieurs supermarchés qui offrent des produits venant des États-Unis du côté hollandais et de France de l'autre côté. Le bémol, un fort taux de criminalité, énormément de drogués. Beaucoup de policiers côté français. Il n'y a pas eu beaucoup d'attaques sur les bateaux. Le lagon offre évidemment un mouillage tous vents.



Le Marin, Martinique. Crédit photo : T Photography, Shutterstock.

La Guadeloupe est de toute évidence facile à aborder pour des Québécois. Douanes et immigration sont d'un rapport agréable, on y trouve de tout, mais plus cher qu'à Saint-Martin. Les mouillages sont assez nombreux et bien protégés. De plus, Marie-Galante, mais surtout Les Saintes offrent de très pittoresques mouillages avec plein de bons restos et autres petits commerces. Les gens sont accueillants, tout y est relaxe.

La Martinique est, je trouve, d'un abord encore plus facile. Surtout pour nous Québécois. Plusieurs bons mouillages dont celui du Marin au sud de l'île, qui est à toute épreuve. Et ici, la côte au vent possède de bons mouillages mais difficiles d'accès. L'île est à visiter, elle présente une grande variété de paysages. Et c'est peut-être ici que vous rencontrerez le plus de retraités francophones qui profitent joyeusement de leur retraite. Les soins de santé de grande qualité y sont bien plus accessibles que chez nous, et les prix très raisonnables.

Grenade offre dans ses baies du sud de très bons mouillages. Les transports y sont abordables, les supermarchés IGA et autres, comme chez nous, vendant même des produits canadiens. Vous y trouverez probablement à l'année des retraités ou semi-retraités et une marina avec son resto bien fréquenté où l'accent entendu est carrément le nôtre, Wisper Cove Marina.

Tout au sud, faisant partie de l'Amérique du Sud, il y a **Trinidad**. Les douanes et l'immigration y sont les moins aimables de toutes les Caraïbes. Un mauvais moment à passer, mais il y a des compensations. On y trouve pratiquement un seul mouillage, Chaguaramas. Marinas et chantiers y sont parmi les plus abordables. Malgré un haut niveau de criminalité, la péninsule de Chaguaramas est depuis plusieurs années très calme et les attaques contre les marins et *voileux* y sont maintenant très rares. On y trouve presque tous les services pour bateaux à meilleur prix et de bonne qualité. On y approvisionne à moindres coûts et les transports y sont abordables et efficaces. Voilà pourquoi vous pourriez y croiser des gens qui vivent à bord depuis plusieurs années.

Donc, après la haute saison, qui va de Noël à Pâques, s'avère le bon temps pour rencontrer des gens qui font ce que vous prévoyez réaliser. Sans compter qu'avec moins de vacanciers, vous profiterez bien plus de la nature généreuse des Antilles et de la joie de vivre des Antillais. Prenez un *ti-punch* à ma santé et bon Alizé! ■



Chaguaramas, Trinidad. Crédit photo : ICW, Shutterstock.

OSER L'AVENTURE À LA VOILE

J'ai découvert la voile sur le tard et de façon peu orthodoxe. J'étais dans la mi-trentaine et je jouais dans l'eau sur les plages de Virginia Beach quand j'ai vu arriver à toute vitesse deux petits voiliers à deux coques sur la plage. Je dois dire que la voile, à cet âge, je trouvais ça plutôt pépère, mais ces petites machines de vitesse m'ont rapidement séduit.

Heureusement, car je ne suis pas tombé dans l'engrenage des vendeurs de « rêves à la voile » qui vous proposent d'acheter un quillard, une annexe, une place à la marina et le guide de croisière vers les Antilles pour vous faire rêver un peu plus dispendieux encore. Ainsi, j'ai passé l'hiver suivant dans mon garage à construire mon rêve d'aventures qui a débuté au printemps sur le lac des Deux Montagnes. Je vous raconte tout ça pour vous faire penser que pour vous aussi, l'aventure peut débuter avec l'équivalent du prix d'un ordinateur et d'un hiver de bricolage dans votre garage.

Les propos de cet article sont tirés de la conférence *L'aventure à votre portée...* qui a eu lieu le 4 septembre 2019 à la CONAM.



La Chatte, mon premier catamaran de croisière.

LE TOUR DE L'ÎLE SUR UN CATAMARAN DE 14 PIEDS

Après une saison d'apprentissage sur le lac des Deux Montagnes, où je passais toutes mes journées de vent favorable (entre 2 et 15 nœuds), j'étais prêt à sortir de ma mare aux canards; j'étais prêt pour « *la croisière* »!



Étude de la carte du lac Saint-Pierre.

C'est avec Roland, mon bœuf, que j'ai fait ma première croisière sur le fleuve Saint-Laurent, à partir du lac Saint-Pierre jusqu'à Deschambault. Pendant que mon aide de camp nous cuisait la *bouffe* sur le feu de bois et que je vérifiais mes cartes nautiques pour le lendemain, la mer se retirait sur un kilomètre. Nous venions de découvrir les marées dont parlait les Glénans. Au beau milieu de la nuit, elle est remontée et nous a forcés à réinstaller notre minuscule tente sur le catamaran. *Eurêka!* Je venais de découvrir mon voilier habitable pour les prochaines aventures.

L'été suivant, je partais en solitaire de l'île Charron pour le tour de l'île d'Orléans. Première escale à l'ancre dans les îles de Sorel, tranquilles en semaine, et deuxième escale sur la plage à Nicolet. Le lendemain, une belle journée de voile au portant avec un joli sud-ouest et je dépasse ma destination ultime de l'an dernier. La brunante tombe à la hauteur du cap Charles, là où, au moment de croiser un petit cargo battant pavillon étranger, j'entends une forte musique d'allure militaire, genre hymne national, qui me semble venir du cargo sur tribord, puis toutes les lumières s'allument dans le carré et il me fait un salut de trois coups brefs de sa corne de brume. Je dois avouer que je ne me croyais pas être aussi impressionnant à voir sur l'eau que lui qui venait de m'impressionner. C'est rendu au quai de Grondines, dans la demi-heure qui suivit, qu'un des jeunes sur le quai me précise avec un grand éclat de rire que je n'avais rien à y voir. Ça se passait entre les bateaux étrangers de passage et le pilote du Saint-Laurent à la retraite, qui, de sa maison sur le haut de la falaise du cap, échange ainsi avec eux des salutations courtoises.

Le lendemain, j'enfile les rapides Richelieu et le pont de Québec en direction du Yacht-Club de Québec (YQC). Il n'y a rien de trop beau pour le marin heureux puis, à 14 pieds 2 pouces, les frais de quayage pour mon voilier ne seront pas trop élevés. Vers 20 h, je rentre sous voile par

NAVIGATION

une brise très légère au quai du YCQ, un peu épuisé mais content de trouver bon port et une bonne douche chaude. Et là, je vais vivre ma deuxième expérience marquante de l'aventure à la voile.

Au moment de toucher le quai des visiteurs, un grand monsieur s'approche, l'air digne et solennel dans son veston bleu marine à blason sur la pochette mouchoir, pantalon gris, cravate rouge, casquette d'officier blanche. Il tend la main pour prendre mes amarres et, le plus sérieusement du monde, me dit : « *Que pouvons-nous faire pour vous, Capitaine?* » Non, mais un instant, avez-vous entendu? Il m'a bel et bien appelé « *Capitaine* »! Il vient de me consacrer, ce n'est que plus tard que je m'en rendrai vraiment compte : « *Capitaine de vaisseau* »!

Quelque peu abasourdi, je réponds à Monsieur le Commodore du YCQ que j'ai besoin d'un quai pour la nuit, car je compte poursuivre faire le tour de l'île d'Orléans le lendemain matin. Il prend alors un pas de recul pour jauger mon embarcation, puis me dit bien gentiment : « *Allez vous amarrer là-bas, au quai des petits bateaux de l'école de voile et demain matin, quand la capitainerie ouvrira, vous pourrez vous occuper des formalités administratives.* » Agailardi par un tel accueil, je me suis fait un bon café filtre sur mon petit brûleur au sterno en écoutant la météo sur ma radio maritime portable. Demain : le tour de l'île.

MA DESCENTE AUX ÎLES EN SHARK 24

C'est quelque trente ans plus tard, après avoir navigué un peu plus loin et sur des bateaux plus grands que je suis revenu à la base pour repartir pour les îles de la Madeleine sur un Shark 24, considéré par plusieurs comme un bateau de fin de semaine. Ce petit voilier, je le gardais au mouillage devant l'église de Boucherville. Ça énervait le propriétaire de la marina tout près, mais il ne pouvait rien faire d'autre que de nous regarder de travers, les deux Sharks 24 mouillés là. La réglementation de Transports Canada stipule que vous pouvez installer un mouillage privé là où cela vous convient à condition de ne pas nuire au trafic maritime. Ainsi, dans le chenal de plaisance de Boucherville, le seul citoyen qui peut se plaindre, c'est le riverain qui habite là où vous mouillez devant sa maison, car en théorie vous allez passer sur son terrain ou son droit d'accès à l'eau pour vous rendre à votre bateau. Vous devez donc vous assurer de sa coopération ou du moins de sa tolérance.



Le Shark 24 pouvant accueillir deux personnes.

Donc, de là, j'ai effectué cette seconde aventure significative sur le fleuve avec un petit voilier à l'été 2010, avec mon ami Gaëtan du Club nautique de Mézy. Nous avons navigué à voile jusqu'à Rivière-au-Renard en passant par le chenal du nord de l'île aux Coudres, puis jusqu'à la marina de Rivière-du-Loup. Une escale au Bic et une seconde à Rimouski et nous commençons à nous sentir petits à côté des autres bateaux, car au-delà de Rimouski, on parle de la mer déjà, même si théoriquement nous sommes toujours dans le fleuve Saint-Laurent. Les grandes émotions de cette section, évidemment, c'est la faune marine dans le secteur de Tadoussac en particulier et le fait de se sentir si petit dans l'immensité du golfe qui s'ouvre sur la mer.



Je dois dire que j'ai pris grand plaisir à entrer sous voile à la marina de Matane, là où l'accueil est tellement chaleureux. J'ai commencé à être plus fortement impressionné à l'ancre dans la baie devant le chantier naval de madame Verreault, aux Méchins. Puis, il faisait tellement beau quand nous sommes rentrés dans les ports de Sainte-Anne-des-Monts et de Grande-Vallée que nous nous sentions tout à fait prêts pour la grande aventure du golfe Saint-Laurent.

De là, nous avons décidé de faire notre première expérience de navigation de nuit. Nous étions en juin et les vents prévus pour les prochaines étapes étaient du sud-ouest et très raisonnables vu que nous étions protégés par la côte dans cette section du parcours. Nous en étions tout de même à notre douzième journée de voile idyllique, rendus à Grande-Vallée, où nous avons pris une pause de quelques jours pour nous régaler de frites et crème glacée, deux délices inaccessibles sur les « *petites unités de croisière* ».

Prochaine destination : Rivière-au-Renard, notre dernière escale en Gaspésie avant de traverser aux îles de la Madeleine. Nous naviguions près de la côte pour profiter des vents de terre qui soufflent doucement durant la nuit lorsqu'à peu près à mi-chemin, les vents sont devenus plus violents. Après avoir pris tous les ris possibles et même en navigant au grand large avec les voiles un peu déventées, ça devenait un peu difficile... mais très grisant. C'est à ce moment qu'un éclair venant du ciel, ou plutôt un faisceau lumineux très puissant en provenance du port de pêche de Cloridorme nous a réveillés. Probablement quelqu'un sur la grève qui se demandait qui était ce téméraire sur l'eau par un tel temps.

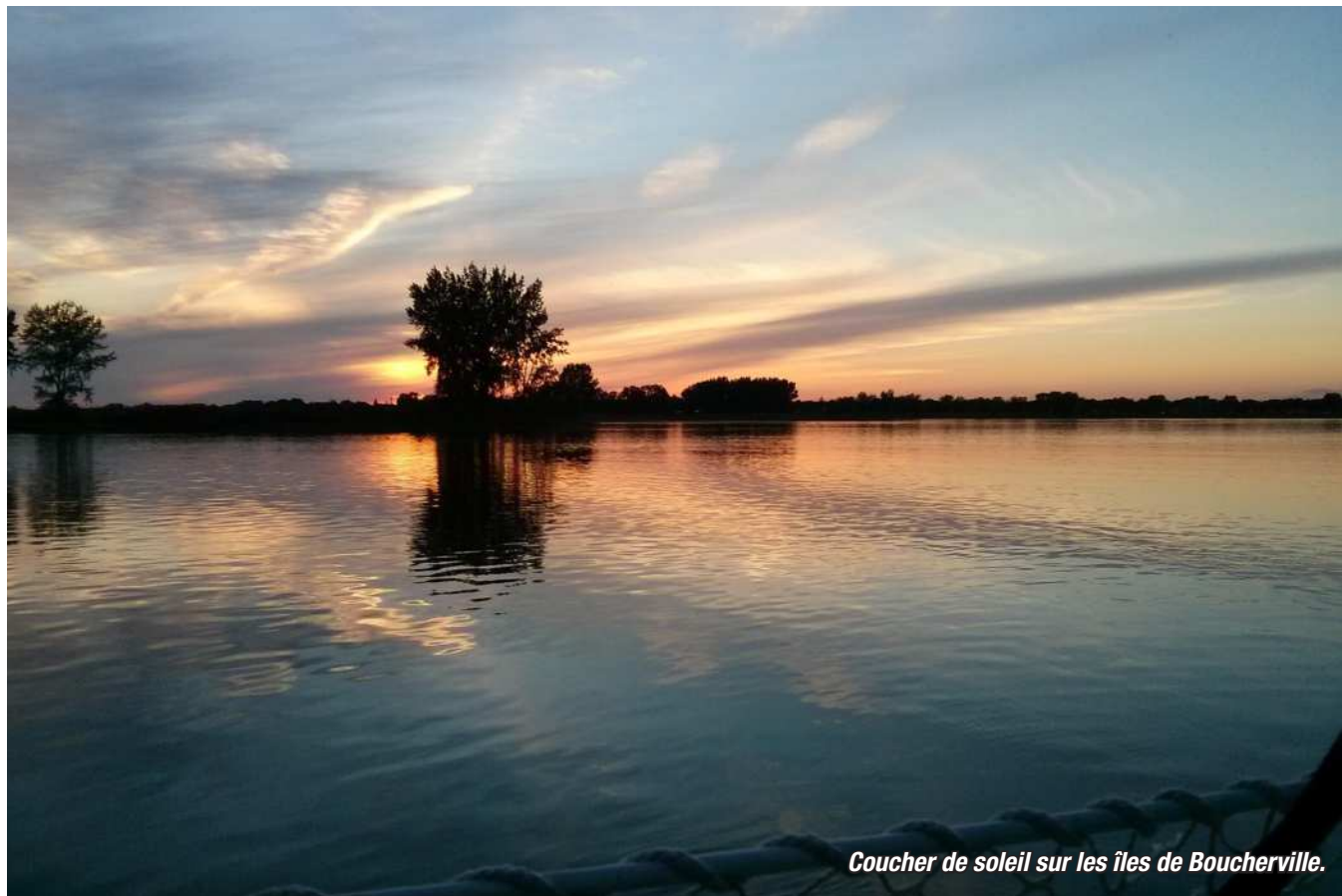
C'était le rappel à l'ordre dont nous avons besoin pour affaler, partir le petit moteur et rentrer au port. Ce n'est que le lendemain matin que le maître de port nous a dit bien gentiment que ce n'était pas un hasard si nous avons trouvé ce quai libre à droite en entrant pendant la

NAVIGATION

nuit. Nous le gardons toujours disponible pour héberger quelqu'un de mal pris qui arrive en catastrophe, durant la nuit. Nous l'avons écouté et remercié bien humblement.

Le lendemain, nous atteignons Rivière-au-Renard vers 22 h par une belle mais longue journée de voile au portant sur la côte gaspésienne. Les locaux sur le grand quai de pêcheurs n'ont pas semblé trop surpris de nous voir arriver. Ils le seront plus de nous voir repartir, vers l'est, quand la météo nous donnera le OK!

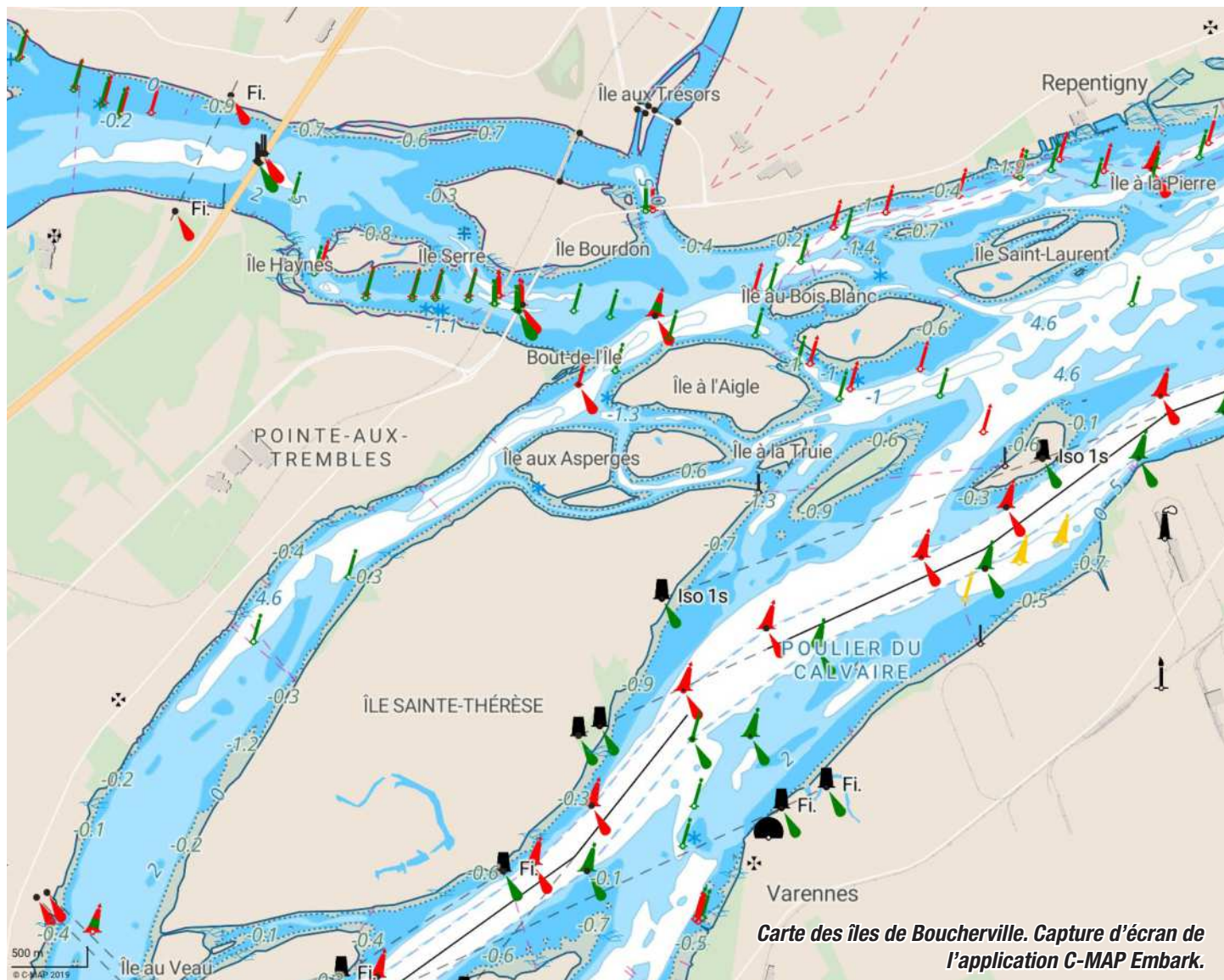
Tout ça pour vous dire que l'aventure à la voile, ce n'est pas d'arriver dans un endroit exotique, mais bien le chemin pour y arriver.



Coucher de soleil sur les îles de Boucherville.

LE BOUT DE L'ÎLE EN MIRAGE 24

Mon prochain bateau m'a coûté, lui aussi, moins de 5 000 \$, moteur hors-bord inclus; le prix d'une vieille voiture ou d'un vélo *hi-tech* si vous préférez. Mais de Boucherville, il m'a permis de passer des fins de semaine idylliques, au milieu des années 2010, dans ce magnifique parc des îles qui s'étend de Pointe-aux-Trembles jusqu'à Repentigny et Varennes. Avec une percée vers Sorel et l'île au Foin en revenant par Contrecoeur à l'occasion d'une longue fin de semaine. Regardez la carte maritime de cette section du fleuve, à partir du bout de l'île de Montréal, pour vous rendre compte que l'aventure, c'est juste là, à côté, avec la possibilité d'y passer l'été, à l'ancre dans un endroit différent chaque semaine.



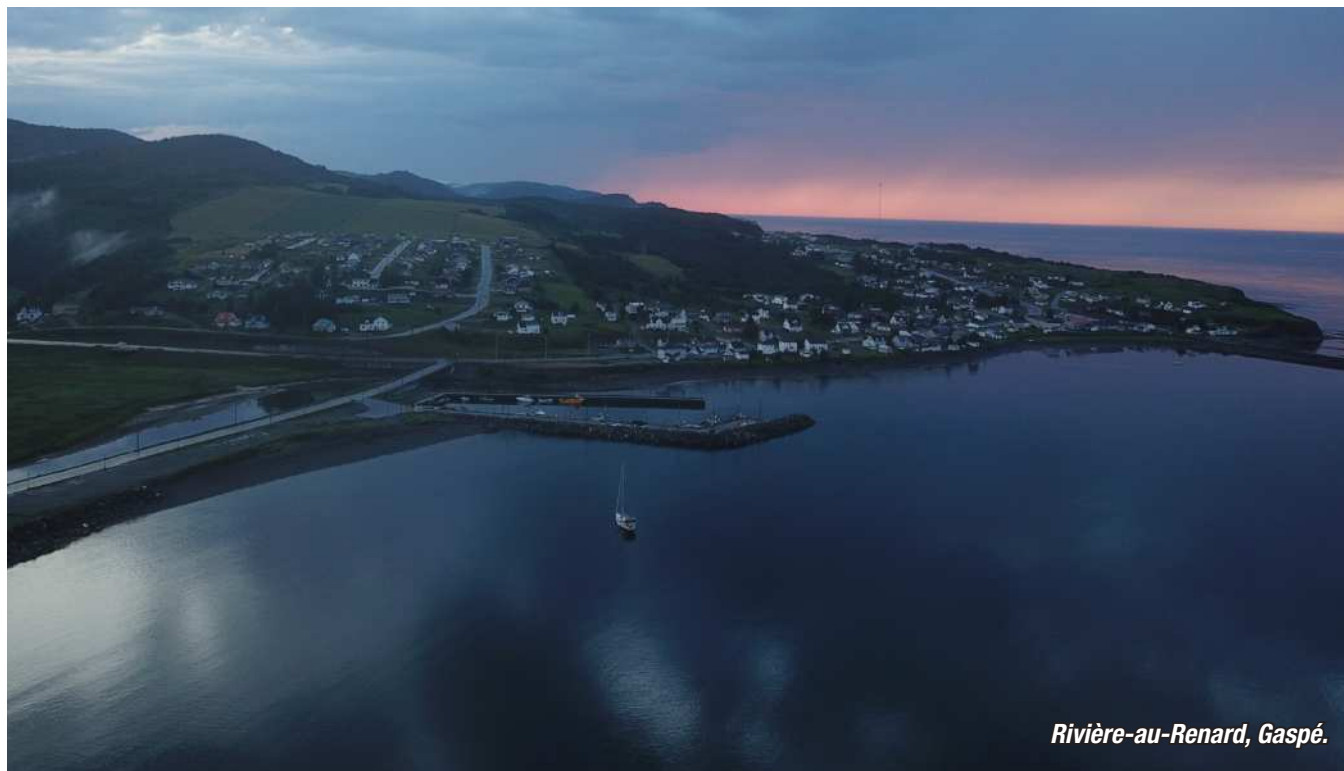
Carte des îles de Boucherville. Capture d'écran de l'application C-MAP Embark.

Laissez mon ami Guy, avec qui j'ai fait de la voile à l'occasion depuis plus de 40 ans, vous convaincre, lui qui a son voilier dans les Antilles, à Sainte-Lucie. Ancré pour le lunch, derrière l'île Verte, au bout de l'île Sainte-Thérèse, il me disait : « *Tu ne te rends pas compte, Philippe, mais une journée de voile comme celle-ci, au grand largue à l'aller comme au retour, par 10 nœuds de vent et une petite vaguelette, avec un bon lunch et mon pote à l'ancre entre les randonnées, je ne peux pas faire ça là-bas. La mer est trop forte pour ce genre de doux plaisir sur l'eau.* »

LAISSEZ-VOUS EMPORTER

Pour goûter au doux plaisir que vous suggère Guy au bout de l'île ou à la folle équipée que j'ai vécue dans le golfe avec Gaétan, il vous suffit d'attacher la remorque derrière la voiture et d'aller mettre votre petit voilier à l'eau là où la carte marine téléchargée sur votre tablette vous a attiré lors de vos explorations de rêves d'aventure de la semaine précédente. Tout simplement! ■

CANSO OU TROY CHOISIR LA MEILLEURE ROUTE ENTRE LE QUÉBEC ET LE SOLEIL



Rivière-au-Renard, Gaspé.

Pour les Québécois qui investissent temps et argent dans un bateau qui n'est à l'eau que pour la saison estivale, le rêve de naviguer au soleil l'hiver est très attirant. Nous y pensons secrètement dès l'achat d'un voilier, nous nous y préparons pendant des années, puis, quand nous nous sentons prêt, nous devons choisir l'un des deux chemins qui mènent à New-York, avant de longer la côte est américaine vers le sud.

L'une des routes passe par le majestueux fleuve Saint-Laurent, les Maritimes, puis la Nouvelle-Angleterre, l'autre par le lac Champlain, les canaux de l'État de New York, puis le fleuve Hudson. Le choix devrait se faire en considérant les variables suivantes : les caractéristiques de votre bateau et de votre équipage, leur potentiel de vitesse sur l'eau, votre préférence pour la navigation à voile ou à moteur et la période de temps consacrée au voyage. Voici quelques informations pratiques afin de tirer le plus de plaisir possible de ce voyage tant attendu.

Tout d'abord, vous devez être conscient que vous ferez face à deux routes très différentes : l'une est plus longue et se fait en grande partie à la voile. Elle est assez profonde et large pour les plus gros des cargos, mais elle vous expose à de grands plans d'eau froide soumis au va-et-vient des marées. L'autre est beaucoup plus courte, mais elle impose de passer sous des ponts

et par de multiples canaux peu profonds, incluant des dizaines d'écluses parfois centenaires. Commençons par discuter des distances, en prenant Sorel comme point de départ dans les deux cas.

DISTANCES APPROXIMATIVES PAR LES MARITIMES

De Sorel, les 100 milles nautiques qui vous séparent de Québec sont faciles à descendre : le courant est toujours portant jusqu'à Trois-Rivières. L'impact des marées commence à se faire sentir dès la région de Portneuf, à partir d'où vous commencerez à voir apparaître du courant montant de plus en plus important.



Havre Aubert, Îles-de-la-Madeleine.

Les 150 milles nautiques qui séparent Québec de Rimouski devront se naviguer au rythme des marées, car le courant montant y est assez fort pour justifier de s'arrêter et d'attendre le baissant. En aval de Rimouski, le courant montant est de moins en moins fort, car il coule souvent le long de la Côte-Nord ou dans le fond du chenal laurentien. C'est le courant de Gaspé qui s'installe en surface le long de la côte du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie, au grand plaisir des marins qui quittent l'estuaire vers le large.

200 milles nautiques plus loin, vous serez dans le golfe du Saint-Laurent, au large du parc Forillon à l'entrée de la baie de Gaspé. Un autre 200 milles nautiques plus loin, vous serez en Nouvelle-Écosse, et si vous choisissez de passer par le détroit de Canso, donc au sud de l'île du Cap Breton, il ne vous restera plus que 300 milles nautiques avant d'avoir contourné cette province canadienne à la riche histoire maritime et aux paysages côtiers inoubliables.

NAVIGATION

C'est par la suite que vous quitterez les eaux canadiennes pour traverser la baie de Fundy, un autre endroit où ce sont les puissants courants de marée qui dictent le rythme de la navigation. Si vous choisissez de garder votre hélice et votre gouvernail loin des bouées de pêcheurs qui abondent dans le golfe du Maine, vous serez dans la région de Boston 250 milles nautiques plus tard.



En prenant le canal de Cape Cod comme raccourci, vous éviterez les eaux dangereuses qui entourent cette péninsule et l'île de Nantucket et vous n'aurez que 50 milles nautiques à faire avant de vous retrouver dans les eaux protégées de Buzzard Bay. Ajoutez-y 75 milles nautiques et vous serez dans le Long Island Sound, à 100 milles nautiques de New York; le tout pour un total de près de 1500 milles nautiques de navigation entre Sorel et la ville de New York. Si on ajoute une virée au lac Bras d'Or ou dans le golfe du Maine, ou encore l'exploration de la Nouvelle-Angleterre, ce total grimpe facilement à 2000 milles nautiques.

DISTANCES APPROXIMATIVES PAR LE LAC CHAMPLAIN

Par l'intérieur des terres, il faudra moins de 70 milles nautiques pour parcourir la rivière Richelieu et une centaine de milles nautiques de navigation sur le lac Champlain. De Whitehall, vous partirez pour environ 60 milles nautiques de navigation dans les canaux de l'État de New-York avant de rejoindre le fleuve Hudson, à Troy. Il ne restera plus que 135 milles nautiques pour



descendre le fleuve Hudson jusqu'à la ville de New York. Ainsi, moins de 400 milles nautiques séparent Sorel de New-York, un parcours de quatre à cinq fois moins long qu'en passant par les Provinces maritimes.

Il faut toutefois remettre ce chiffre en perspective, car les 1500 milles nautiques de la boucle Nord-Est équivalent environ au reste du chemin à parcourir vers la Floride ou les Bahamas. Dans un cycle d'aller-retour vers le sud pour un bateau partant du Québec, la distance minimale avoisine les 4000 milles nautiques aller-retour en passant par le fleuve Hudson les deux fois. Cette distance dépassera à peine 5000 milles nautiques si vous choisissez de faire l'aller par le fleuve Saint-Laurent et le retour par le lac Champlain, ce qui ne représente qu'un ajout d'environ 25 % à la distance totale parcourue. L'augmentation des coûts est encore plus marginale, car vous passerez la majorité de ce temps en eaux canadiennes et dans des provinces au coût de la vie plus abordable, surtout pour les amateurs de fruits de mer...

EN SENS HORAIRE

Les deux routes parcourent des paysages magnifiques et font escale dans des lieux très variés et colorés. Si vous avez l'intention de visiter les deux plans d'eau, il est naturel de faire la portion du fleuve Saint-Laurent pendant l'été avec les courants portants en quittant le Québec, pour être déjà en Nouvelle-Angleterre dès le début de l'automne. Quant aux canaux de l'État de New York, ils sont non seulement un raccourci, mais ils peuvent aussi vous éviter de revenir contre le courant du fleuve gonflé par la crue printanière après votre hiver dans le Sud. Il est à noter que les écluses entre le fleuve Hudson et le lac Champlain sont opérationnelles de la mi-mai à la mi-octobre chaque année. Cependant, la météo force parfois ces dates à changer sans préavis, alors n'oubliez pas de vous donner une marge de manœuvre dans votre planification d'éclusage.

NAVIGATION

CHOISIR LA MEILLEURE ROUTE POUR SON ÉQUIPAGE ET SON BATEAU

La décision dépend souvent de facteurs humains :

- le temps disponible;
- le nombre d'équipiers;
- l'expérience de l'équipage.

Si vous avez l'été devant vous pour faire de la voile avant de partir, que vous êtes nombreux à vouloir participer au voyage, expérimentés et en symbiose depuis longtemps avec votre bateau, il serait fou de rater le fleuve Saint-Laurent.



À l'autre extrême, si vous devez jongler avec des semaines de vacances limitées et des dates fixes où vous devez être de retour au Québec ou que vous êtes peu nombreux ou moins expérimentés et à bord d'une embarcation lente à la voile ou mal adaptée à la navigation hauturière, il vaut mieux vous en tenir à la route la plus courte et la mieux protégée.

Finalement, les limitations physiques du bateau (dans mon cas le tirant d'eau) ne laissent parfois qu'un seul choix; la profonde voie maritime du Saint-Laurent. Si tel est votre cas et que vous caressez le rêve d'amener votre bateau dans le Sud, optez pour de la formation théorique et pratique, ainsi que pour de la navigation en équipage ou en flottille pour apprivoiser le Saint-Laurent avant de vous lancer sur cette route magnifique, mais exigeante.

Plusieurs livres, sites web, et groupes sur Facebook permettent de se documenter au sujet de ces deux routes. Nourrissez-vous de cette information pour mieux planifier votre voyage vers une destination de voile ensoleillée. Avec la bonne préparation, la majorité des bateaux de plaisance et leurs équipages peuvent se rendre en toute sécurité dans les tropiques. Soyez donc confiants et optimistes afin de profiter du plaisir qui commence dès les premiers préparatifs pour un voyage lointain. ■

SITES INTERNET À CONSULTER

Stratégie Nautique

Voileux du lac Champlain

Mouillages du Saint-Laurent

OGSL

Environnement Canada; Météo Marine

Catalogue des cartes des services hydrographiques

Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent

Vous aimez cet article? Celui-ci pourrait aussi vous intéresser : Pierre-Olivier Forest-Hivon et Héra Ménard du *Voilier Orange* sont de retour des Bahamas!



SITES OFFICIELS DES CANAUX AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

Richelieu

Canal de Chambly :

9 écluses | 12 milles nautiques | Profondeur :

6 pieds 6 pouces | Hauteur libre : 29 pieds

<https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/chambly/activ/navigation>

Canal de Saint-Ours :

1 écluse | Profondeur : 12 pieds | Hauteur libre :

29 pieds

<https://www.pc.gc.ca/fr/lhn-nhs/qc/saintours/activ/navigation>

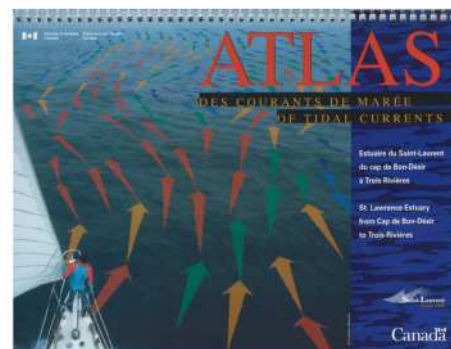
Hudson

Champlain Canal System :

12 + 1 écluses | 55 milles nautiques | Profondeur : 8

pieds | Hauteur libre : 17 pieds

<http://www.canals.ny.gov/wwwapps/navinfo/navinfo.aspx?waterway=champlain>



BIENVENUE À ISLA MUJERES



De par leur situation, les petites marinas de l'île offrent toutes de magnifiques fins de journée.

Les deux extrémités de l'île Mujeres permettent de rentrer sur son côté protégé des vagues du large. L'approche par le sud est cependant moins risquée. Plus d'eau et une bouée que l'on doit contourner. Depuis la nuit passée, il nous a fallu rester à la barre, car les vagues et les vents ne permettaient pas au pilote automatique de bien répondre à la demande alors que la pale immergée du Cap Horn était sortie de son socle. On entre dans la seule baie où les bateaux de plaisance sont, semble-t-il, en sécurité. On jette l'ancre au milieu d'une bonne vingtaine de voiliers et de quelques bateaux moteur. Pas de problème pour l'évitage, car la baie est très grande. Il est quinze heures. À dix-sept heures, *Alero* chasse sérieusement. En l'espace d'une minute ou deux, nous sommes à quelques dizaines de mètres de la berge. Une violente bourrasque nous y a poussés. Moteur à fond de reculons. On évite l'échouage de justesse. Et c'est le calme plat. On est à peine ré-ancrés qu'un *dinghy* nous accoste. « *Bienvenue à Isla Mujeres!* » Son occupant nous explique que ce phénomène de coup de vent soudain se produit régulièrement aux trois mois et que le fond est très mauvais. Vase légère. Il faut impérativement mettre deux ancres et toute la chaîne possible. Aussitôt dit aussitôt fait. Et cela pour quelques semaines.

Une bonne nuit de sommeil après 80 heures de voile en continu et nous voilà prêts pour nous lancer dans la toujours complexe et fastidieuse procédure des formalités d'entrée dans un pays nouveau. Pendant nos démarches, on apprend que si l'on reste plus de cinq jours, il nous faut nous procurer un permis temporaire d'importation de... dix ans! Quelle belle surprise! Le bateau pourrait rester au Mexique pendant dix ans. On pourrait même le sortir du pays et y revenir à nouveau avec ce même permis. Chapeau! On n'a jamais vu ailleurs une telle ouverture pour les plaisanciers.

CINQ ÎLES, CINQ MONDES

Au cours de la dernière année, on aura exploré des îles comme : Linton, inhabitée avec ses singes araignée; San Blas, archipel panaméen habité par la tribu Kuna, qui a choisi de vivre selon ses traditions plus ou moins ancestrales; Providencia, petite île colombienne à 800 milles de la mère patrie où la vie est paisible, bucolique; Grand Caïman, avec ses nombreuses banques discrètes, île également touristique où de deux à cinq navires de croisière jettent régulièrement l'ancre pour y débarquer des milliers de touristes d'un jour qui y font des achats hors taxes (heureusement...); et Isla Mujeres. Vraiment, aucune ne ressemble à l'autre.

Isla Mujeres a plusieurs particularités. D'abord par sa morphologie. Elle est toute longitudinale : sept kilomètres sur deux mille mètres mais parfois quelques centaines de mètres seulement. Et trois secteurs : au nord, la ville touristique; au centre, le quartier des résidents permanents; et à l'autre extrémité, des *resorts* isolés des foules et du bruit. Toutes les trente minutes, un gros traversier accoste sur l'île de 5 heures du matin à 11 heures du soir. Il faut parfois attendre le traversier suivant pour pouvoir y monter. Bien sûr, tout le monde connaît pour y être allé ou pour en avoir entendu parler, Cancun et la Playa Maya, sur terre ferme, qui accueillent des milliers de vacanciers dans de grands hôtels-vacances tout compris. Ils sont nombreux ces touristes, à venir passer une journée à Isla. Ce qui fait que les trottoirs et les rues piétonnes sont régulièrement bondés. Ça fait partie du charme de cette île. Ils y viennent parce que le décor et l'atmosphère sont littéralement différents de ce que l'on voit sur la côte. Pas ou peu d'édifices dépassent deux étages, plein de terrasses et petits restaurants, des boutiques colorées débordant de pacotilles jusque dans la rue...



Providencia, où on voudrait s'établir pour vivre paisiblement.

NAVIGATION

Un grand malheur de ce qui était autrefois charmant, les karts. Les karts, ces voiturettes au moteur à essence bruyant et polluant sont maintenant légion. Tout le monde en loue un (à prix exorbitant, mais quand on est en vacances on ne regarde pas à la dépense) pour faire le tour de l'île. C'est une mine d'or pour les locateurs. Les autorités viennent enfin de mettre un frein à leur prolifération. Aucun nouveau kart ne pourra entrer sur l'île s'il n'en sort déjà un. Il était plus que temps. Et les remplacer par des karts électriques serait tellement mieux.

Plusieurs équipages de voiliers qui rentrent ici laissent pousser les algues sur leur chaîne d'ancre. Ils y passent des mois sinon des années. Ils connaissent l'île et ses services par cœur. Si bien que tous les matins, un *net* radiophonique permet de faire des échanges, des gestes d'entraide et de guider les voiliers de passage. Même plus, ces *résidents* ont organisé un service collectif de ramassage de déchets le long des routes et trottoirs. Tous les samedis matin, un secteur de l'île est envahi par des dizaines de plaisanciers munis de grands sacs pour *nettoyer* cette partie de l'île. Des tonnes de débris ont été ainsi ramassées depuis que cette organisation a été mise sur pied. Il reste à espérer qu'à la longue cette généreuse initiative va sensibiliser quelque peu la population locale. On a maintes fois constaté que les traces du beau travail accompli par les bénévoles ne paraissaient plus quelques semaines plus tard.

FAUX DÉPART

Isla Mujeres étant pour nous une simple étape, nous nous préparons à nous rendre au sud de la Floride, une navigation de quelque quatre jours dans le Gulf Stream.

Notre grand ami Yves qui maintes fois est venu nous rejoindre avec sa famille un peu partout sur la planète a exprimé le désir d'expérimenter la navigation de nuit avec nous, ce qu'il n'a jamais fait. N'étant pas pressés, nous décidons de l'attendre, car ses vacances ne débuteront que dans cinq semaines.



Grand Caiman, qui reçoit régulièrement des milliers de croisiéristes

Yves arrive donc avec l'annonce qu'il n'a que 11 jours pour vivre cette expérience... Une simili fenêtrée se présente. C'est un départ. On contourne l'île à moteur. Tout va bien. On hisse les voiles pour prendre le vent au près. Yves est impressionné par la gîte. Et fixant le gréement, il déclare : « *Faut que ça soit fait fort!* » En principe, on navigue avec le courant du Gulf Stream qui nous avantage de deux nœuds. Mais voilà que nous nous retrouvons complètement à contre et tombons à deux nœuds affrontant la vague folle.

C'est trop pour notre matelot invité. Le mal de mer transforme ce gaillard en bébé sans force aucune. Il s'étend sur la banquette tribord pour s'endormir. S'ajoutent à cette situation difficile les éclairs de plus en plus nombreux. À ce rythme on va sûrement prendre plus des quatre jours prévus pour atteindre les Keys floridiennes.

Il est quatre heures dans la nuit. Notre équipier semble définitivement parti pour la gloire. Le capitaine prend la sage décision de faire demi-tour. Pour accélérer la rentrée, on met le moteur en marche. Comme tout est devenu facile avec ce vent maintenant devenu favorable, le capitaine se permet un petit roupillon. À son lever, on lui fait remarquer que l'alarme de pression d'huile du moteur sonne. Vérification du niveau d'huile. Plus une goutte...? Bizarre. Nouveau remplissage. On entre au port après 27 heures. L'alarme part à nouveau. Recherche active de la cause. Le moteur est propre, le plateau ne montre pas d'écoulement d'huile. Le filtre est bien vissé et ne montre pas de fuite sauf... en dessous. Il est percé! Par un petit trou toute l'huile tombait dans la cale. Jamais vu ça. Jamais entendu ça. Le changement d'huile n'a pas encore 100 heures... Heureusement, notre excellent moteur Perkins n'a pas été affecté.

Notre bon ami dont la grande forme est vite revenue s'envole vers d'autres cieux. Pendant que nous attendons une nouvelle fenêtre météo favorable, nous remettons notre projet sur le tapis. Nous sommes bien ici... Nous avons une bonne place dans une petite marina... Nous ne voulons plus, après 16 ans de boulingage à temps plein, faire de grandes traversées. Alors, pourquoi, comme des gens de notre parenté ont leur condos en Floride, ne ferions-nous pas d'*Alero* notre appartement d'hiver au Mexique? D'autant plus que le climat ici est beaucoup plus favorable. C'est exactement ce que font Alain et Sonia qui sont dans cette marina. Le bateau nous permettra de petites sorties pour changer temporairement de décor, même si celui de la marina nous offre jour après jour de splendides couchers de soleil. On négocie un tarif avec Oscar, notre gentil propriétaire, et la décision est prise. On s'envole vers Montréal, on se trouve un bel appartement en banlieue immédiate et on fera désormais du six mois-six mois comme tous ces *snowbirds* du Québec.

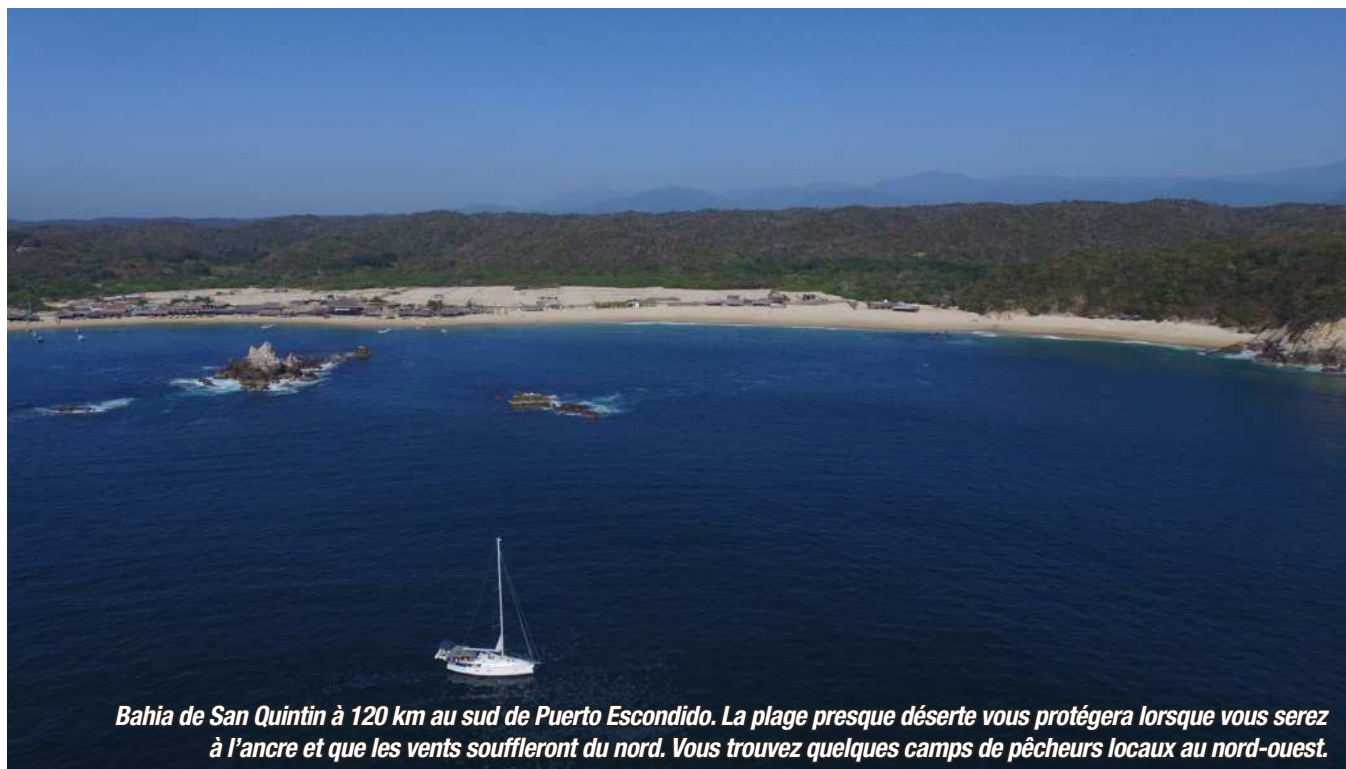
Combien d'années durera cette nouvelle orientation? On s'en reparle. ■



Les karts, bel amusement, empestent l'île par le bruit et les gaz d'échappement.

CINQ ZONES INCONTOURNABLES SUR LA SUBLIME CÔTE PACIFIQUE DU MEXIQUE

(EXTRAITS TIRÉS DU LIVRE *FABULEUX MEXIQUE*)



Bahia de San Quintin à 120 km au sud de Puerto Escondido. La plage presque déserte vous protégera lorsque vous serez à l'ancre et que les vents souffleront du nord. Vous trouvez quelques camps de pêcheurs locaux au nord-ouest.

De l'État d'Oaxaca à celui de Nayarit, la côte pacifique du Mexique est jalonnée de magnifiques plages léchées par de puissantes vagues ou caressées par les eaux paisibles de baies splendides. Le panorama, avec pour toile de fond la Sierra Madre qui s'étire le long de l'océan, est saisissant.

En plus de ses paysages idylliques, la côte Pacifique offre aux visiteurs les meilleurs spots de surf au pays. Une communauté de surfeurs de tout acabit se côtoie dans d'agréables bourgades et de tranquilles villages de pêcheurs. Plusieurs de ces villages à l'ambiance décontractée et conviviale permettent encore aujourd'hui aux voyageurs de séjourner directement devant l'océan et de déguster les produits de la mer à faible coût. De plus, on y dénicher souvent des marchés d'artisanat qui méritent le détour.

La côte Pacifique dévoile également une nature exubérante, où alternent montagnes, lagunes et forêts formant des écosystèmes d'une grande richesse. Des parcs nationaux protègent ainsi une foule d'animaux dont des centaines d'espèces d'oiseaux, des crocodiles, des fourmiliers, des tortues et des félins. Les sportifs pourront explorer les lagunes en kayak, s'adonner à la plongée-tuba dans les baies les plus calmes ou encore prendre part à une randonnée à cheval dans un cadre enchanteur.

VOICI CINQ SITES À NE PAS MANQUER SUR LA CÔTE!

BAHÍAS DE HUATULCO

Dans l'État d'Oaxaca, les Bahías de Huatulco, où se rencontrent la mer, les montagnes et la jungle, représentent un bel exemple de développement écotouristique réussi. Facilement accessible grâce à l'aéroport international situé entre la ville et la dizaine de baies qui épousent la côte, cette zone balnéaire possède de nombreux atouts qui plairont aux vacanciers : ambiance bon enfant, plongée tuba, plongée sous-marine, équitation, navigation de plaisance, pêche, motomarine, randonnée pédestre, vélo, observation des oiseaux, nourriture hors pair, hôtels de tout premier ordre. La construction de complexes touristiques s'est effectuée en grande majorité dans le respect de l'environnement. Les plages, bordées de superbes formations rocheuses, sont magnifiques, mais, en raison des fortes vagues et des ressacs, la baignade n'y est pas toujours possible.



Bahía de San Quintín à 120 km au sud de Puerto Escondido. La plage presque déserte vous protégera lorsque vous serez à l'ancre et que les vents souffleront du nord. Vous trouvez quelques camps de pêcheurs locaux au nord-ouest.

PUERTO ESCONDIDO

Puerto Escondido, le « port caché », est un havre tropical parfaitement serti autour d'une baie en fer à cheval où la température annuelle moyenne est de 28°C, rarement sous 22°C ou au-dessus de 31°C. La municipalité comme telle s'étend au-delà de la Bahía Principal en direction du sud-est jusqu'à Playa Zicatela, une plage de surf réputée à travers le monde; mais aussi sur les flancs de la colline qui se dresse au nord de la baie, là où les résidents du principal secteur de la ville contemplent les magnifiques plages qui s'étirent en contrebas; et enfin vers l'ouest jusqu'à des anses idylliques – Playa Puerto Angelito, Playa Manzanillo, Playa Carrizalillo – et Playa Bacocho, une autre large étendue sablonneuse en bordure du majestueux Pacifique.

DESTINATIONS



Vue de la mer des hôtels et de la marina de Manzanillo.

Puerto Escondido exsude un charme particulier : la ville est un port actif et un centre de commerce régional depuis longtemps, et ce, bien avant qu'il ne soit découvert par les amateurs du soleil de l'extérieur de l'État et du pays. Bien que le tourisme constitue ici une industrie de tout premier plan, secondée par la pêche et l'agriculture, la ville conserve des proportions viables malgré le va-et-vient constant, propre aux petites villes côtières du Mexique.

ZIHUATANEJO ET IXTAPA

Installées dans de splendides baies bordées par la Sierra Madre et offrant des couchers de soleil d'une beauté émouvante, les stations balnéaires voisines de Zihuatanejo et d'Ixtapa possèdent un charme complètement différent. Zihuatanejo se veut authentique, paisible et décontractée, tandis qu'Ixtapa se révèle plus moderne, achalandée (elle attire de nombreux touristes mexicains) et ponctuée de nombreux complexes hôteliers dont certains très luxueux. Au sud de l'aéroport international qui dessert les stations se trouve la belle Playa Blanca (restauration et services, mais pas de baignade) à partir de laquelle on peut apercevoir, au large, les fantomatiques Morros de Potosí, ces rochers blancs (couverts de guano) qui émergent de l'océan et accueillent des colonies d'oiseaux. Plus au sud, le tranquille village de Barra de Potosí est agréablement situé entre une jolie plage et une lagune qui foisonne de vie. Il est possible d'y faire du kayak et de l'équitation.

PUERTO VALLARTA

Avantageusement située au creux de la Bahía de Banderas avec pour toile de fond les massifs rocheux de la Sierra Madre, la station balnéaire de Puerto Vallarta se révèle être beaucoup plus qu'une simple destination soleil. Ville dynamique, généralement sécuritaire et animée de jour comme de soir, elle offre de splendides plages, des activités de plein air dont une multitude de sports nautiques, un parc aquatique, un zoo et un jardin botanique.

Au nord de la section historique se trouve la marina, qui s'entoure d'un terrain de golf et d'un quartier huppé, tout juste flanqué par l'aéroport international. Puis, le Río Ameca marque la limite de la station balnéaire avec la frontière de l'État de Nayarit et le secteur de Nuevo Vallarta, qui abrite de nombreux complexes hôteliers le long d'une belle plage animée offrant tous les services. La baignade y est généralement possible.

LA RIVIERA NAYARIT

La côte de l'État de Nayarit, au nord de l'aéroport international de Puerto Vallarta, est parsemée de belles plages, de petites villes côtières et de charmants villages de pêcheurs. Destination soleil de plus en plus prisée par les touristes mexicains et internationaux, cette région facilement accessible couvre toute la gamme des hébergements, du grand luxe au logement chez l'habitant, et offre une panoplie d'ambiances aux vacanciers qui souhaitent festoyer comme à ceux qui cherchent à goûter à la douceur de vivre mexicaine. ■



Coucher de soleil à l'ancre en face de la plage de l'île Ixtapa.

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

CONCOURS
Collaboration entre

Fabuleux Mexique
ULYSSE et Québec YACHTING

Remplissez le formulaire au www.quebecyachting.ca avant le 12 avril 2020 à minuit pour courir la chance de gagner le guide Ulysse *Fabuleux Mexique*.

LE TIRAGE AURA LIEU LE 13 AVRIL 2020. BONNE CHANCE À TOUS !

LES HORAIRES DES COURS DES SESSIONS HIVER ET PRINTEMPS 2020 DE L'ÉCOLE DE NAVIGATION DE LA SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE SONT MAINTENANT DISPONIBLES!



On peut consulter ces horaires en ligne au www.coursdenavigation.com!

Cet hiver, le cours *Navigation de plaisance* sera donné à Laval, Longueuil, Montréal et Saint-Jérôme.

Cette année encore les cours *Entretien des moteurs marins diesel* et *Électricité à bord* sont très populaires; les places partent rapidement, ne perdez pas de temps pour vous inscrire si ces cours vous intéressent.

Le nouveau cours de *Nœuds marins* (12 h) est de retour et sera donné une fois cet hiver.

Benoit Villeneuve revient cette année pour vous offrir ses cours de *Météorologie marine* et *Partir en mer*, enrichis de ses nouvelles aventures qu'il partagera avec passion.

Sur ces bonnes nouvelles, je vous souhaite de passer un bel hiver en toute sécurité!

Pour plus d'informations, visitez le site internet de l'École de navigation de la Société de sauvetage au coursdenavigation.com ou **cliquez ici pour visiter le site d'inscription en ligne**. Vous pouvez aussi communiquer directement avec nous au 514 252-3100.

Au plaisir de vous revoir dans nos classes! ■

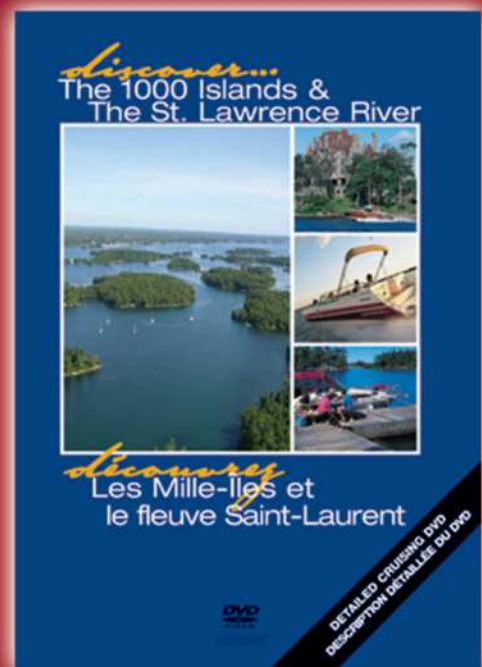
Québec
YACHTING

Découvrez...
Notre DVD de croisière
UN GUIDE DE CROISIÈRE INSTRUCTIF ET DIVERTISSANT



MAINTENANT EN VERSION FRANÇAISE:
• Les Mille-Îles et le fleuve Saint-Laurent

Offre spéciale
29,95\$ ch.
+ Taxes



Pour commander, visitez le

www.quebecyachting.com

Une production Powerboat Television Show

MARINE TOURS, ET SI ENSEMBLE ON NAVIGUAIT LE MONDE!



Tout récemment, le milieu nautique voyait apparaître un nouveau joueur : MARINE TOURS.

Agence de voyages se spécialisant dans l'organisation et la planification de voyages à la voile autant dans le Sud (Bahamas, Grenadines) qu'en Europe (Croatie, Grèce, Norvège), MARINE TOURS appartient à Formation Nautique Québec, qui élargit ainsi ses horizons.

La mise en place de l'agence de voyages devenait nécessaire afin de permettre à Formation Nautique Québec, dans un premier temps, de répondre à la demande sans cesse croissante de ses étudiants désirant naviguer de nouvelles destinations; et dans un deuxième temps, de proposer une nouvelle offre de services à une clientèle élargie. Plusieurs personnes l'ignorent, mais vendre des voyages au Québec nécessite de détenir un permis avec toutes les exigences et engagements que cela impose pour la protection du consommateur.

L'automne dernier, MARINE TOURS prenait la relève des activités organisées initialement par Formation Nautique Québec, et l'expérience se poursuit avec un encadrement de qualité, assuré par des instructeurs et skippers expérimentés. Pour 2020, MARINE TOURS propose

les destinations énumérées plus haut, mais d'autres s'ajouteront, notamment les îles Vierges britanniques, la Corse, les Seychelles et possiblement les Baléares.



Pour larguer les amarres et partir à la découverte de nouveaux horizons en famille, entre amis ou entre collègues, nous pouvons vous planifier des vacances de rêve. Et si vous désirez apprendre la voile ou obtenir vos brevets de navigation internationaux, nous vous proposons des formations adaptées à vos besoins.

MARINE TOURS mettra les voiles sur les Grenadines du 8 au 18 février 2020 et naviguera les Bahamas du 21 au 28 mars et du 28 mars au 4 avril 2020. Vous souhaitez prendre une pause de l'hiver, contactez-nous par courriel au info@marine.tours ou téléphonez au **418-683-8815!** Pour obtenir davantage d'informations, visitez le www.marine.tours. ■



GRAND RAID PONT À PONT : UNE TENTATIVE DE RECORD AVEC UN FAREAST 28R



De gauche à droite : Hadrian Corning, Martin Robitaille et Laurent-David Beaulieu.

Le vendredi 18 octobre 2019, le capitaine Martin Robitaille, Maxime Loiselle, Olivier Leduc, Hadrian Corning, Laurent-David Beaulieu et la photographe Annie-Claude Roberge ont relevé le défi du Grand Raid Pont à Pont, soit franchir la distance de 140 milles nautiques entre le pont Jacques-Cartier à Montréal et le pont Pierre-Laporte à Québec. Ils sont partis à 5 h 45, alors que le soleil n'était pas levé, et sont arrivés à Québec après 14 h 53 de navigation sur le Fareast 28R.

M. Robitaille a déjà compétitionné en voile olympique, il a donc beaucoup d'expérience sur l'eau, mais le Grand Raid Pont à Pont demeure un défi unique! « *Nous avons une belle synergie de groupe. Tout le monde voulait se dépasser et faire le mieux possible avec les conditions, et ce, malgré la fatigue.* » Ces dernières n'ont d'ailleurs pas été faciles puisqu'il y a eu très peu de vent le matin. L'équipage a manqué de 60 minutes la renverse de courant et la navigation s'effectuait de travers sur la première moitié du parcours. À partir de Trois-Rivières, le vent soufflait davantage et le spi a pu être utilisé à maintes reprises. À quelques milles nautiques du pont Pierre-Laporte, le vent a baissé et le voilier essayait d'avancer contre un courant d'environ 2,5 nœuds. Celui-ci a donc dû louvoyer, ce qui a fait perdre beaucoup de temps à ces marins

expérimentés, qui ont fait preuve de beaucoup de patience. Heureusement, dans la dernière heure, le vent a été de nouveau au rendez-vous afin qu'ils puissent enfin passer sous le pont Pierre-Laporte! Ravi par sa journée de voile qui lui a fait vivre beaucoup d'émotions, M. Robitaille compte bien refaire le défi l'année prochaine!

L'un des objectifs du Grand Raid Pont à Pont est d'augmenter la visibilité de la voile au Québec. Aucun quillard n'avait participé au défi jusqu'à maintenant. C'est aujourd'hui mission accomplie. Un temps de référence est désormais établi pour cette catégorie quant aux éditions futures. Espérons que cette expérience vécue avec le Fareast 28R en inspirera plus d'un à tenter de battre en 2020 le temps du record absolu (datant du 29 août 2016) de 11 h 48 effectué par un catamaran!

STATISTIQUES

Temps entre les ponts :

Pont Jacques-Cartier au Pont Laviolette :
07 h 46 min 06 s

Pont Laviolette au Pont Pierre-Laporte :
07 h 06 min 57 s

Pont Jacques-Cartier au Pont Pierre-Laporte :
14 h 53 min 03 s

Vitesse maximale atteinte : 15,7 nœuds

Vitesse moyenne : 9,41 nœuds

Vents :

Directions : variant de ONO à NNO

Vitesse moyenne : de 8 à 14 nœuds

Rafales : jusqu'à 18 nœuds

Revivez l'aventure en visionnant le **suivi GPS du bateau**. Ceci est possible grâce à l'application gratuite RaceQs. ■



LE FAREAST 28R

Plus de 400 exemplaires du Fareast 28R ont été vendus partout dans le monde depuis sa création en 2016 par le designer Simonis Voogd. Il satisfera aux besoins des navigateurs à la recherche d'un bateau rapide et performant pouvant atteindre jusqu'à 21 nœuds pour participer à des régates. Facile à manœuvrer, il est aussi abordable. Son cockpit est vaste et ergonomique, puis sa coque en composite est renforcée de fibre de verre.

SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

Longueur hors tout : 29 pi 9 po | 9,07 m

Longueur à la ligne d'eau : 28 pi | 8,53 m

Largeur : 9 pi | 2,75 m

Tirant d'eau : 5 pi 9 po | 1,75 m

Déplacement léger : 2860 lb | 1300 kg

Surface de voilure au portant : 115 m²

Surface de voilure au près : 44 m²

Capacité : 8 personnes

Prix : 79 000 \$ avec remorque, moteur hors-bord et voiles.

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



Fareast 28R. Crédit photo : Fareast.



RETOUR SUR LE GRAND RAID PONT À PONT DU 17 AOÛT 2019

Six voiliers ont pris part à la deuxième édition du Grand Raid Pont à Pont qui a eu lieu le 17 août. Cette fois-ci les concurrents devaient franchir la distance entre le pont Lavolette à Trois-Rivières et le pont Pierre-Laporte à Québec, soit 70 milles nautiques. Le temps à battre était de 5 h 48. L'équipage de Team Max Marine composé de Maxime Loiselle et d'Émilie Gaumond aura été le plus rapide en effectuant le parcours en 8 h 40. Ils ont été suivis d'Éric McNeil et de Suzy Wright, qui ont terminé en 8 h 55, puis d'Olivier Leduc et d'Al Claire Belle, qui ont été sur l'eau pendant 9 h 32.

Informations : <http://pontapont.com>

VIREMENT DE BORD!



Rafale I, naviguant sur le lac Léman en Suisse, lors de la régata Little Cup, en 2015. L'équipe d'universitaires se positionne sixième sur sept, au sein de cette compétition de professionnels. Il y a de quoi être fier d'avoir participé à cette régata.

Rafale, anciennement connu sous le nom de Rafale Class-C, est un club étudiant de l'École de technologie supérieure. L'équipe conçoit et fabrique des embarcations nautiques en privilégiant la technologie et l'innovation, car il n'y a jamais de limite au progrès, même dans un domaine qui existe depuis plus de 10 000 ans. Notre ambition est de rivaliser avec des équipes expérimentées, afin de démontrer les fortes compétences de notre université.

Débutant en 2015, *Rafale I* fut un réel succès, un catamaran Class-C ayant participé au 27^e championnat du monde *Little Cup* se déroulant sur le lac Léman, en Suisse. Une pure machine faite entièrement de fibre de carbone, celle-ci adoptant les nouvelles prouesses de l'ingénierie : les hydrofoils. *Rafale II*, l'amélioration du catamaran *Rafale I*, s'est qualifié pour la *Foiling Week* à Miami et a participé au sein de celle-ci.

La Foiling Week est l'évènement culte dans le domaine de l'innovation nautique. On y retrouve ingénieurs, architectes navals, athlètes professionnels, entraîneurs et amateurs de voile ayant comme passion la conception et l'innovation dans le domaine nautique. Chaque année différentes compétitions ont lieu au sein de cette organisation, en plus d'y retrouver des conférences portant sur les nouvelles technologies qui entourent le milieu.

À cause de la dissipation de la *Little Cup*, ainsi que du manque de compétition étudiante, il était difficile de soutenir un projet d'une telle envergure sans but concret. Le projet n'était plus, la déception était grande; cependant, la motivation de construire des navires volants demeurerait, tant qu'à elle, bien présente. C'est alors que de l'autre côté de l'Atlantique se dessine une compétition étudiante de fabrication de Moth. C'est Bruno Giuntoli, un ancien membre de l'équipe *Rafale I*, qui a développé la *Foiling SuMoth Challenge*. Cette nouvelle compétition inclut exactement les trois piliers principaux de notre club : conception durable, fabrication écoresponsable, design innovant.

Le Foiling SuMoth Challenge est une compétition universitaire inspirée par le besoin de fabriquer un voilier durable et performant, d'où le nom, SuMoth, qui désigne Sustainable Moth. Celle-ci, organisée par la célèbre Foiling Week, a comme but de regrouper des étudiants en architecture navale et en génie venant des quatre coins du monde. Ayant établi de fortes contraintes sur l'utilisation de matériaux non naturels et non recyclables, la compétition se positionne comme la pionnière de ce milieu. Cette première édition se déroulera au lac de Garde en Italie, durant la Foiling Week 2020.



ÉCHOS

Formé d'étudiants et étudiantes de l'ÉTS, ainsi que d'un regroupement d'étudiants de McGill, le groupe s'attelle présentement à la tâche de conception de *Rafale III*. Celui-ci se voit changer son allure, afin de s'adapter à ladite compétition universitaire. Le nouveau prototype de Rafale sera un dériveur volant pouvant atteindre des vitesses de plus de 20 nœuds, soit près de 40 km/h. Grandement inspiré du Moth et du Wazp, *Rafale III* innovera grandement sur des matériaux, ainsi que sur des techniques de fabrication plus durables. Le club étudiant se donne comme objectif de trouver des solutions concrètes, afin d'allier performance et respect de l'environnement.

Plusieurs techniques viseront à optimiser les matériaux nécessaires lors de la fabrication du modèle. Par exemple, pour limiter le nombre de moules, et donc la perte de matériaux, le design de la coque a été effectué selon un profil symétrique. Ainsi, elle sera fabriquée grâce à un seul moule, contrairement aux méthodes conventionnelles. Les matériaux maîtres seront la fibre de basalte et la résine biosourcée, dont la fibre sera imprégnée. Ceux-ci serviront à construire la coque, le safran en T ainsi que la dérive hydrofoil. Pour les autres matériaux, l'équipe ciblera l'utilisation de matériaux recyclés, afin de minimiser l'impact environnemental.

Les loisirs nautiques sont un vecteur essentiel dans le partage de valeurs environnementales, spécialement quant au respect et à la préservation du milieu aquatique et marin. Il est donc nécessaire que toutes les techniques de conception et de fabrication soient évaluées.

L'équipe Rafale est particulièrement motivée de mener ce nouveau projet. Pour la plupart des membres, il s'agit du plus grand projet qu'ils n'aient jamais entrepris. Il est évident qu'il reste beaucoup à faire pour atteindre les objectifs ciblés. Cependant, nous reconnaissons que c'est avec l'aide de nombreuses personnes que nous avons progressé jusqu'à présent. Nous souhaitons remercier nos principaux partenaires, soit l'École de technologie supérieure, Texonic, FDDAÉETS, Royalties Agency, ainsi que tous nos autres commanditaires pour leur soutien tout au long de cette aventure.

N'hésitez pas à nous suivre sur **Facebook** et **Instagram**, afin de voir ce projet prendre vie! ■



CONAM



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

Québec YACHTING^{MD}

Nous vendons aussi
des DVD instructifs
et divertissants!

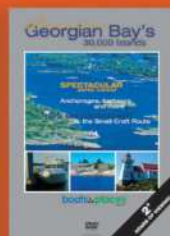
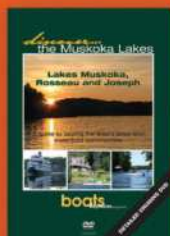
Découvrez...
Les livres de Voiles et Voiliers
Les livres des éditions Vagnon
Les Guides Ulysse



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

Québec YACHTING^{MD}

Découvrez...
Nos DVD de croisière en anglais



Offre spéciale
29,95\$ ch.
+ Taxes

Pour commander, visitez le
www.quebecyachting.com
Une production Powerboat Television Show

LE FRÊNE NOBLEMENT RECYCLÉ



Les Artisans du Saint-Laurent participent au recyclage de 12 billes de frêne de 12 pieds produits de la coupe sacrificie que la Ville de Québec a dû exécuter cet automne sur ces beaux arbres malheureusement infestés par l'agrile, cet insecte coléoptère qui tue littéralement les arbres où il s'installe pour se développer.

André Martel, notre ébéniste artisan qui encadrera l'équipe de jeunes artisans constructeurs amateurs lors de la fabrication de notre barque à voiles et avirons cet hiver, considère que le frêne est un bois franc qui se prête bien à la fabrication des pièces de barque, puisqu'il est possible de le plier pour lui donner les formes requises.

Les planches brutes seront refendues et machinées en atelier aux dimensions requises selon les plans, puis courbées sur un gabarit et enfin assemblées pour donner la structure, ou l'ossature de la barque, si vous préférez. Ces étapes de fabrication et d'assemblage auront lieu respectivement au cours de l'hiver dans les Ateliers de l'École d'ébénisterie Artebois, à Limoilou, et au début de l'été sur le site de Vieux Port Yachting, au bassin Louise. Deux de nos partenaires importants dans cette belle aventure.

Entretemps, c'est avec une équipe de bénévoles enthousiastes qui ont bravé la première tempête de l'hiver, le 1^{er} novembre 2019, qu'ils ont participé au débitage de ces billots, avec l'aide d'une scierie portative apportée spécialement sur les terrains de la Ville. Jean Sylvestre,

un ébéniste chevronné, a conseillé l'équipe sur le débitage optimal du bois. Pendant que Jean-Louis Beaumont, Gaëtan Bernier, Clermont Bouchard et Richard Bujold manipulaient les lourdes billes de bois vers le banc de scie et en retiraient les 250 planches de 2 x 6 x 12 pi. Suffisamment pour construire nos deux ou trois prochaines barques à voiles et avirons. Le tout sous l'œil vigilant de notre photographe officiel, Jean-Philippe Poitras, pour le plaisir des yeux.

Cette belle pile de bois prêt à être retravaillé en atelier par notre équipe d'artisans amateurs au cours de l'hiver a été transportée entretemps dans les entrepôts de la compagnie Extal, rue Jean-Perrin, grâce à la générosité de Pierre-Paul Dufour, directeur du Développement des affaires, qui nous fournit cet espace gratuitement.

Nous voulons, en terminant, souligner qu'il a suffi d'un courriel d'André au maire de Québec pour que cette belle initiative soit déclenchée et menée à bien par nos fonctionnaires municipaux.

Nous tenons à remercier monsieur Michel Légaré, du Service de l'eau et de l'environnement de la Ville de Québec, et messieurs Jérôme Picard et Patrice Roberge, de la Division de la foresterie urbaine et de l'horticulture, qui ont bien compris la vocation noble que nous redonnons à ces arbres victimes de cette terrible maladie. Monsieur Légaré nous a dit que dans les requêtes pour le bois de frêne, c'est le projet des Artisans du Saint-Laurent qui avait la plus belle implication sociale. Nous en sommes très fiers.

Vous souhaitez ne rien manquer au sujet des Artisans du Saint-Laurent?

Visitez leur groupe Facebook! ■



CONFIANCE ET ÉVOLUTION! UN BILAN DE LA SAISON 2019 DU CRYQ



Présentation des règles de course à voile lors de la soirée d'ouverture du Championnat de voile Desjardins Subaru 2019. Crédit photo : François Drouin.

Le Championnat de voile Desjardins Subaru 2019 organisé par le Championnat régional de yachting de Québec (CRYQ) a débuté au printemps dernier. Lors de sa soirée d'ouverture au Yacht-Club de Québec le 24 mai, les régatiers ont été invités à finaliser leur inscription et à suivre une courte formation sur les règles de course à voile. Soulignons que le CRYQ avait profité de la pause hivernale de 2018 pour regarnir son arsenal de drapeaux dont les usages par le comité de course ont été rappelés. De plus, les participants ont été informés de l'intention du CRYQ de lever systématiquement le drapeau Y obligeant le port d'un vêtement de flottabilité lorsque les conditions météo annonçeraient de forts vents. Cette introduction à la saison a permis à tous de renouer avec l'atmosphère des régates.

Ce fut ensuite le signal de départ des régates du Championnat qui se sont déroulées en juin, août et septembre, avec une pause durant le mois de juillet. Un total de 13 courses était au programme pour la saison 2019. Les hôtes de ces compétitions étaient répartis dans la région de Québec et de Charlevoix; à savoir : le Yacht-Club de Québec, le Parc nautique Lévy, la Marina de la Chaudière, la Marina Port de Québec, le Club nautique Vauquelin et le Port de refuge de Cap-à-l'Aigle.



Ce sont 44 voiliers qui ont participé au CRYQ en 2019, certains à l'occasion et d'autres pour toutes les régates organisées. Soulignons immédiatement que la saison 2019 a été caractérisée par un grand nombre de régates à se tenir dans de la légère brise. De plus, cette carence de vent a parfois empêché certains participants de terminer le parcours et a forcé l'annulation de quelques épreuves. Quoi qu'il en soit, une dizaine d'épreuves ont pu être retenues pour le classement cumulatif.

Dans la classe Bleue, celle dont le handicap PHRF (Performance Handicap Racing Fleet) est de 100 ou moins, le podium a été composé d'*Ataraxia* sur la première marche, de *Magic Bus* sur la deuxième et de *Vortex* sur la troisième. Les trois premiers dans la classe Blanche, classe comprenant les voiliers avec un handicap PHRF supérieur à 100, furent respectivement *Don Bar* (1^{er}), *Predictable* (2^e) et *Angéline I* (3^e). Enfin, dans la classe Verte regroupant les voiliers ne hissant pas de spinnakers, le gagnant a été *Marie Ève IV*, suivi de *Solinor*, puis de *Minimousse*. **Cliquez ici pour consulter les résultats complets sur le site Web du CRYQ.**

Pour conclure la saison 2019, nous avons invité Ivan Simard, capitaine du voilier *Marie-Ève IV* et président du CRYQ à dresser un bilan du Championnat de voile Desjardins Subaru 2019. Pour lui, en ce qui concerne la présidence, la priorité est l'appréciation générale du Championnat par ses différents éléments : compétiteurs, commanditaires, marinas hôtes, membres du conseil d'administration, officiels de course et bénévoles. La recherche de la synergie entre ces éléments est garante du succès du Championnat.



Le comité de course en pleine action. De gauche à droite : Sylvie Pearson, Marianne Loiseau-Dubé et Étienne Loiseau-Dubé. Crédit photo : Ivan Simard.

Interrogé sur les faits saillants de l'année 2019, le président Simard a répondu que cette saison a permis de conclure que le retour aux handicaps PHRF et que l'association avec SLVYRA (St. Lawrence Valley Yacht Racing Association) depuis deux ans étaient bien acceptés. Il y a eu très peu de commentaires à ce sujet, contrairement à ceux reçus lorsque le système de handicap ORC (Offshore Racing Congress) était utilisé. Cette approche continuera donc. De plus, les fidèles commanditaires, particulièrement Desjardins Subaru et Subaru Canada, qui sont les commanditaires principaux du CRYQ depuis maintenant trois ans et qui donnent leurs noms au Championnat de voile Desjardins Subaru, nous encouragent saison après saison, à notre satisfaction mutuelle. Il en est de même pour les marinas hôtes, qui rivalisent d'hospitalité pour recevoir la flotte des voiliers et les équipiers participants lors des régates de l'été. Leur collaboration sans faille est fortement appréciée!

De plus, Ivan souligne que les activités du CRYQ sont tributaires de l'investissement des membres du conseil d'administration, de ceux du comité de course et des bénévoles, qui sont les actifs incontournables de l'organisation. Les investissements personnels sont toujours au rendez-vous, quoiqu'il y a toujours de la place pour préparer la relève!

Toutefois, le CRYQ doit faire face à plusieurs défis. Ivan Simard explique : « *Le noyau de participants récurrents est resté assez stable. Nous constatons cependant que la relève est rare; mais n'est-*

ce pas le lot du monde de la voile en général? Juste le fait de conserver la participation des compétiteurs d'une saison à l'autre est un point positif, car sans nos efforts d'attraction, nous constaterions probablement une certaine désaffection, ce qui n'est pas le cas! Il est important de préciser que le Championnat régional de yachting de Québec divise les participants en trois classes distinctes, selon l'utilisation ou pas du spinnaker, puis selon le handicap reconnu du voilier. Ainsi, le regroupement des bateaux est homogène et la compétition est plus ciblée. Un nouvel équipage, peu importe le voilier utilisé, a ainsi accès au podium de sa classe si les capacités du bateau sont bien exploitées! Plus important encore, ces régates amicales incitent à sortir sur l'eau, autant pour des entraînements que pour les régates en soi, et à s'améliorer. L'apprentissage se fait autant au contact des autres qu'avec les activités d'information ou de formation associées au CRYQ. Il faut s'inscrire une première fois pour constater l'accessibilité aux régates et connaître la satisfaction d'y avoir participé ».

Enfin, le capitaine Simard termine ainsi son bilan : « *L'avenir s'annonce en continuité avec les saisons précédentes. L'augmentation de la participation demeure un objectif permanent, de même que la rétention des participants actuels. Le petit monde de la voile, surtout au niveau compétitif, est issu d'un bassin restreint qui peut sembler exclusif. Il faut l'essayer pour constater qu'il est plutôt addictif et stimulant! Je vous invite à participer au Championnat en 2020 pour la 15^e édition!* ».

Si vous souhaitez obtenir davantage d'informations, nous vous invitons à vous rendre au www.cryq.org ou encore sur Facebook à CRYQ – Championnat régional de yachting de Québec. ■



François Droüin et Ivan Simard fraternisent lors de la soirée de fermeture du CRYQ du 28 septembre.

Calendrier des salons et des événements nautiques en 2020



24 janvier au 1^{er} février 2020

Seattle Boat Show

31 janvier au 2 février 2020

Salon Camping, Chasse et Pêche de St-Hyacinthe

5 au 9 février 2020

Vancouver International Boat Show

6 au 9 février 2020

Salon du bateau de Montréal

6 au 9 février 2020

Halifax International Boat Show

13 au 17 février 2020

Miami International Boat Show

13 au 17 février 2020

Miami Yacht Show

20 au 23 février 2020

Salon Plein Air, Chasse, Pêche et Camping de Montréal

20 au 23 février 2020

Ottawa Boat Show

21 au 23 février 2020

The Outdoor Adventure and Travel Show, Toronto

26 février au 1^{er} mars 2020

Atlantic City Boat Show

29 février au 1^{er} mars 2020

The Outdoor Adventure and Travel Show, Vancouver



5 au 8 mars 2020

Mid-Canada Boat Show

5 au 8 mars 2020

Salon Nautique et Plein-Air de l'Outaouais

6 au 8 mars 2020

BC Sportsmen's Show

12 au 15 mars 2020

**Salon du Bateau de Québec
Salon Plein Air, Chasse, Pêche et
Camping de Québec**

18 au 22 mars 2020

Toronto Sportsmen's Show

20 au 22 mars 2020

**Salon Camping, Chasse et Pêche de
Sherbrooke**

21 et 22 mars 2020

**The Outdoor Adventure and Travel
Show, Calgary**



26 au 29 mars 2020

Palm Beach International Boat Show

27 au 29 mars 2020

**Salon Camping, Chasse et Pêche de
Trois-Rivières**

2 au 5 avril 2020

Expo Nature Chicoutimi

4 et 5 avril 2020

Salon Aventure et plein air de Montréal

10 au 12 avril 2020

Expo Nature Lévis

17 au 19 avril 2020

**Ottawa Cottage Life &
Backyard Show**

17 au 19 avril 2020

Bay Bridge Boat Show

24 au 26 avril 2020

Expo Nature Rimouski

24 au 26 avril 2020

**Annapolis Spring
Sailboat Show**

26 au 28 avril 2019

Suncoast Boat Show

22 au 25 juin 2020

Newport Charter Yacht Show

Départ le 27 juin 2020

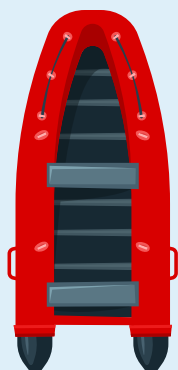
Route Halifax Saint-Pierre

3 et 4 juillet 2020

Coupe Femina

11 et 12 juillet 2020

Fête du nautisme et Pirates de l'Espoir



Départ le 12 juillet 2020

Transat Québec Saint-Malo

11 au 13 septembre 2020

Salon du Bateau à Flot de Montréal

8 au 13 septembre 2020

Cannes Yachting Festival

17 au 20 septembre 2020

Newport International Boat Show

18 au 20 septembre 2019

Salon du Bateau à Flot de Québec

29 septembre au 4 octobre 2020

**Salon nautique international à flot -
Grand Pavois La Rochelle**

1^{er} au 4 octobre 2020

United States Powerboat Show

8 au 12 octobre 2020

United States Sailboat Show

28 octobre au 1^{er} novembre 2020

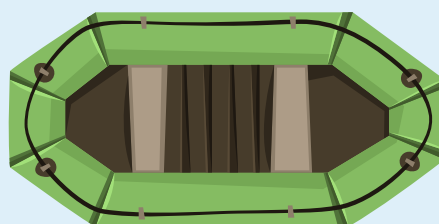
**Fort Lauderdale International Boat
Show**

3 au 6 décembre 2020

**St. Petersburg Power and Sailboat
Show**

8 au 13 septembre 2020

Cannes Yachting Festival



PHOTOS DES LECTEURS

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



Marina de Rivière-au-Renard. Crédit photo : Michel Giguère.



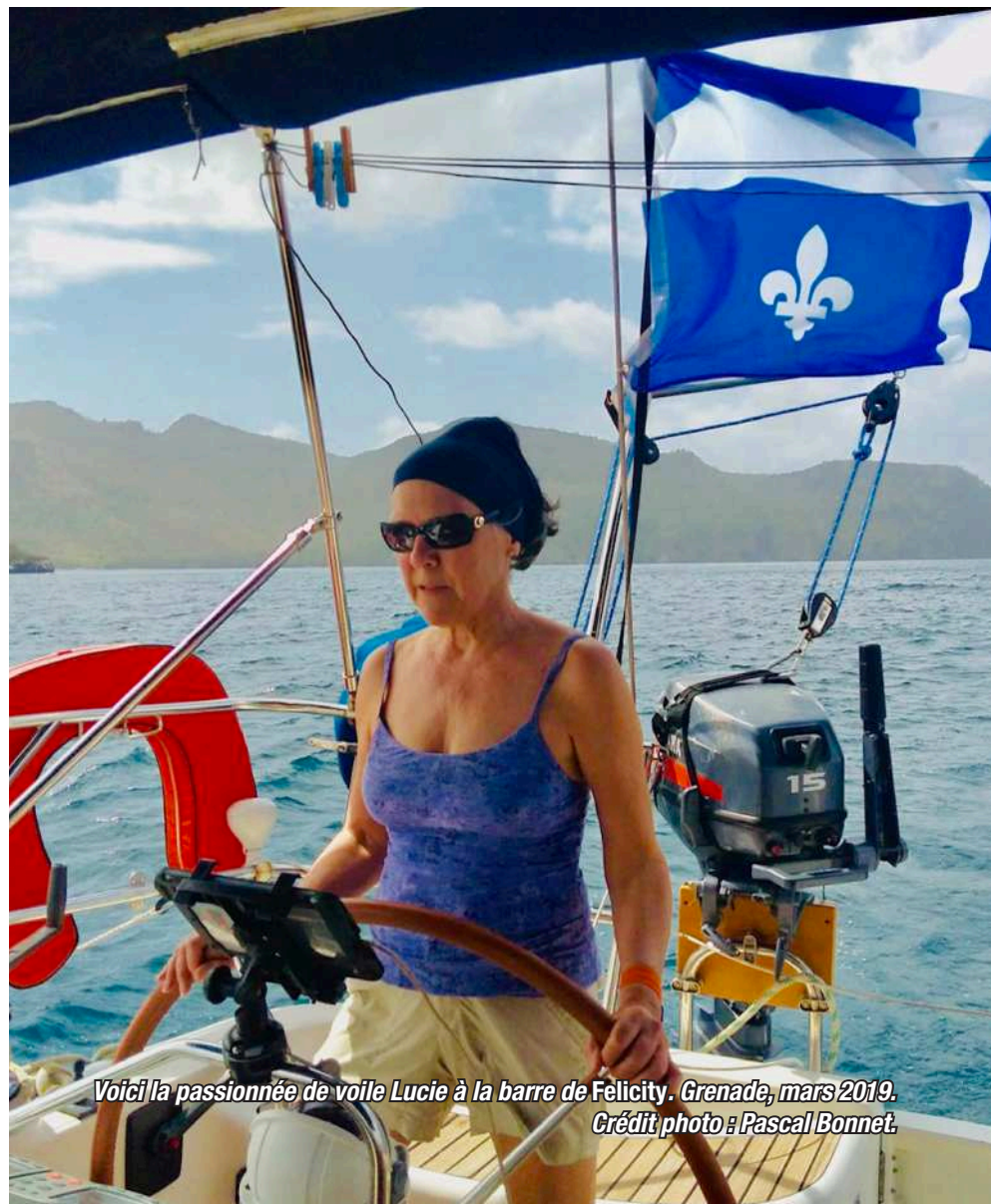
Réservoir Baskatong le 1^{er} septembre 2019. Crédit photo : Simon Tremblay.



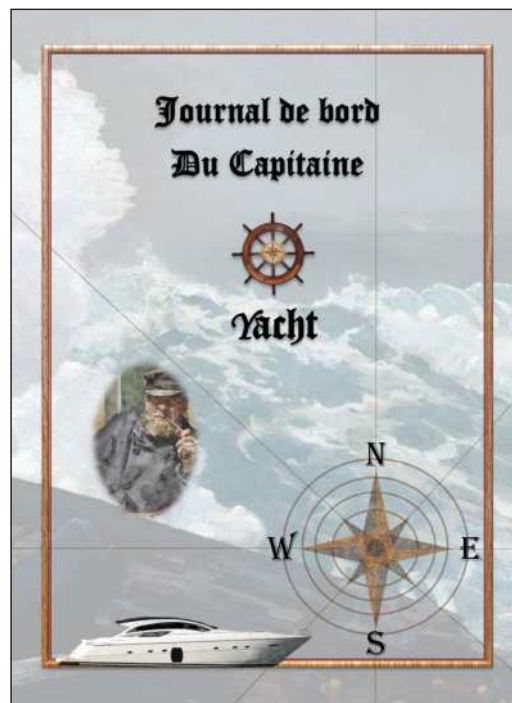
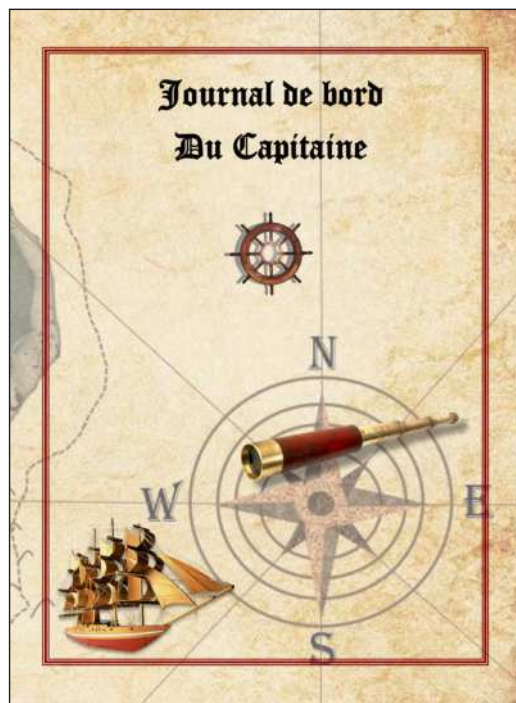
*Voilier Magali dans l'un des multiples mouillages forains de la rivière des Outaouais.
Crédit photo : René Savard.*



S. Tremblay



*Voici la passionnée de voile Lucie à la barre de Félicity. Grenade, mars 2019.
Crédit photo : Pascal Bonnet.*



JOURNAL DE BORD DU CAPITAINE BONNY BERRY

Version voilier et version yacht

Prix : 79,95 \$ et 129,95 \$

Vendu chez **Boathouse, Boulet Lemelin Yacht, Marina Gosselin** et sur **Amazon.ca**.

Bientôt vendu chez **Marina P.A. Gagnon**.

Des versions anglaises seront disponibles en février.

Vous cherchez un magnifique journal de bord joliment illustré où vous pourrez compiler une multitude d'informations à propos de votre voilier ou de votre bateau moteur? Vous aimerez les ouvrages du capitaine Bonny Berry qui vous permettront de noter à un seul endroit les caractéristiques techniques et les équipements de votre joyau ainsi que des renseignements sur vos sorties sur l'eau comme sur la météo, le type de voile utilisée ainsi que sur la caisse de bord. À la fin, vous pourrez effectuer la liste des tâches à accomplir pour l'entretien et les réparations, pour la préparation et la mise à l'eau ainsi que pour la sortie de l'eau et l'hivernage.

Selon la version choisie, vous apprendrez sur l'histoire du capitaine James Cook, le naufrage du *Santa-Maria*, Charlotte De Berry et Annie Bonny. De plus, vous prendrez plaisir à rédiger vos récits de voyage ou votre aventure du jour ainsi qu'à cocher la liste des points à vérifier avant de larguer les amarres, à faire l'inventaire des réserves de votre cambuse, à établir le sommaire d'un voyage, à écrire vos observations concernant la motorisation et à établir votre menu de la semaine. ■



LA FILLE À BORD DE NATHALIE DERASPE

Vendu au <https://bouquinbec.ca/> ainsi que chez Marina Gosselin, Aux Quatre Points Cardinaux et dans plusieurs librairies au Québec.

Le livre *La fille à bord* est le fruit de deux ans de rédaction sur les voiliers *Igavik*, *Provence* et *Éléis* pour Nathalie Deraspe, semi-retraîtée originaire des Îles-de-la-Madeleine. Son expérimentation du bateau-stop grâce au site internet **VogAvecMoi.com** lui a permis de découvrir les Canaries en passant par les Baléares, l'Espagne et le Maroc, puis de traverser l'Atlantique pour revenir au Québec par la route du Sud. Son trajet totalise près de 10 799 milles nautiques (20 000 kilomètres) en un seul voyage alors qu'elle n'avait jamais effectué un quart de sa vie! Sa vision de co-navigatrice et non de capitaine est rafraîchissante. Sa magnifique plume émotive et envoûtante nous donne envie de partir, et surtout, nous fait rêver! ■

CONCOURS

À gagner :

Journal de bord du capitaine Bonny Berry
Version voilier ou version yacht

Cliquez ici pour participer!

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 HIVER

6^E SAISON

sur VTélé - En diffusion originale les
DIMANCHES À MIDI

DISPONIBLE SUR

ZONETOUTTERRAIN.COM

& MÉDIAS ASSOCIÉS



PARTENAIRE PRINCIPAL



PARTENAIRES

