

# LE HUBLLOT

AUTOMNE 2016

## **CHRONIQUES**

Courants d'ici 28  
En perspective 29  
Demandez à John 31  
Le « Jet-Set » 32

Le Journal de voyage  
de Carmelle **34**

Une croisière  
mémorable **38**

Photo : Vanessa Schmidt



Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance



Jocelyne Guimont, rédactrice en chef  
Escadrille nautique Belœil

**L**orsque j'ai passé l'examen du cours *Navigation de plaisance* en 2005, le nombre de membres des CPS-ECP s'élevait à plus de 30 000 personnes. Aujourd'hui, nous avons moins de 20 000 membres dans notre organisation. Cependant, il me semble que la dynamique a changé, surtout au niveau de l'escadrille. Les personnes qui décident d'accepter un poste relèvent le défi avec plus de convictions qu'auparavant. Il ne s'agit plus de faire partie d'un club social, mais de vraiment participer à l'amélioration de la diffusion des connaissances en navigation. En travaillant en collaboration avec les marinas locales, surtout pour permettre aux plaisanciers d'obtenir leur carte de compétence en radio maritime, cela nous met en relation avec de nouveaux propriétaires de bateaux qui ont aussi le souci d'améliorer leurs connaissances en navigation. Comme les bateaux sont de plus en plus volumineux et les moteurs plus puissants, les conducteurs comprennent bien le défi qu'ils ont à relever et ils veulent mettre toutes les chances de leurs côtés. Soyons là pour leur proposer les cours dont ils ont besoin!

Des membres de l'escadrille nautique Le Marinier ont bien compris l'importance de la communication avec les plaisanciers de leur région et, en avril dernier, ils ont organisé une journée spéciale de vérification de courtoisie des embarcations de plaisance. Vous pouvez en lire le compte-rendu dans ce numéro du *Hublot*; cela contribuera peut-être à vous donner l'envie de faire de même dans votre région.

Dans ce numéro du *Hublot*, les articles intitulés *Histoire de cordages* et *Une croisière mémorable* sont teintés d'humour. Le premier a été écrit par Pierre Dorval de l'escadrille nautique Québec et le second par un plaisancier de la Colombie-Britannique, Gary Clow, de l'escadrille nautique Valley. J'espère que vous aurez du plaisir à les lire et que cela éveillera en vous des souvenirs d'anecdotes amusantes

que vous pourriez, vous aussi, partager avec les lecteurs du *Hublot*.

John Garside, rédacteur en chef du *Port Hole*, a entrepris une série d'entrevues avec des membres des CPS-ECP qui, soit ont un poste d'administrateur, soit sont commandant d'escadrille, en plus d'écrire un feuilleton, « *Les bateaux de ma vie*, » dans lequel il se remémore ses souvenirs nautiques. Dans *Le Hublot* du printemps 2016, vous avez déjà pu lire le premier épisode de ce récit, ainsi qu'une entrevue avec David Burt, administrateur. Maintenant, vous pourrez lire le deuxième épisode du récit « *Les bateaux de ma vie* ».

J'ai aussi reçu des nouvelles de Carmelle et de son conjoint Yvon. Ils sont maintenant à Madagascar, mais la traversée de l'océan indien à partir des Maldives jusqu'à cette grande île n'a pas été facile. Leurs photos et la carte de leur itinéraire nous révèlent tout le courage dont ils ont dû faire preuve pour entreprendre ce voyage! Je remercie tous les collaborateurs francophones à ce numéro du *Hublot* et, heureusement, ils sont de plus en plus nombreux. J'invite donc tous les lecteurs à me faire parvenir leurs anecdotes, leurs récits d'aventures nautiques ou tout autre sujet en rapport avec la navigation de plaisance. Peut-être y a-t-il parmi vous une autre villégiatureur qui, comme Jim Hay, saurait trouver des anecdotes amusantes à nous raconter.

Si vous ne l'avez pas encore fait, vous pouvez encore vous inscrire au congrès annuel des CPS-ECP qui aura lieu à Vancouver, du 25 au 30 octobre 2016. Vous trouverez toute l'information dans *Le Hublot* du printemps 2016 ou à [http://www.cps-ecp.ca/public\\_fr/](http://www.cps-ecp.ca/public_fr/). Vancouver est une ville unique et, si vous n'y êtes jamais allés, vous pourrez en découvrir la beauté et les secrets grâce aux quatre excursions organisées par le comité du congrès.

## **Robert Pepin, PA, officier exécutif national**

Une des responsabilités du commandant en chef consiste à approuver les soumissions des galons de mérite. J'ai ainsi l'occasion de prendre connaissance du travail accompli et des heures dédiées à notre organisation par chacun des membres recommandés et de réaliser le dévouement inégalé de chacun d'entre eux. En 2015, plus de 2 000 bénévoles ont consacré 150 000 heures aux CPS-ECP.

Le 9 mai dernier, le Conseil d'administration a approuvé le budget d'exploitation qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016 et nous sommes toujours dans une période où nous devons relever des défis exigeants. Au bureau national, nous avons maintenant une nouvelle employée bilingue qui est en mesure de répondre aux demandes des membres francophones. Dans le dernier budget adopté, nous avons aussi prévu l'ajout d'un spécialiste en technologie de l'information qui pourra conseiller les membres, les officiers des escadrilles et les employés.

Cet été, un bon nombre de plaisanciers ont eu beaucoup de succès dans deux activités importantes, soit le programme de *vérification de courtoisie des embarcations de plaisance* et les *journées d'information sur l'équipement de sécurité et la récupération des fusées de détresse*. Ce sont des occasions extraordinaires pour rencontrer des plaisanciers de tous les horizons, et les informer des activités des CPS-ECP et des cours qui sont offerts dans les escadrilles.

## **Importance de l'officier aux adhésions – Sarah-Jane Raine, M, officier administratif national**

Avez-vous un officier aux adhésions à votre escadrille? Si ce n'est pas le cas, pourquoi? Le travail de cet officier est important pour l'escadrille. Le Comité national des adhésions et des effectifs a fait parvenir à chaque commandant d'escadrille la liste des membres qui n'ont pas renouvelé leur adhésion. L'idée est que vous devez communiquer personnellement avec ces membres pour les encourager à renouveler leur adhésion aux CPS-ECP. Est-ce que ce travail a été fait à votre escadrille? Si je me fie à mon expérience personnelle à titre d'officier aux adhésions de mon escadrille, il suffit parfois d'appeler la personne et de discuter avec elle pour qu'elle renouvèle son adhésion. En ralliant les membres

dans les escadrilles, nous aidons l'organisation à tous les niveaux. De plus, cela vous donne l'occasion de faire la promotion des cours ou des activités sociales de l'escadrille ou de les informer des avantages qu'ils peuvent obtenir au niveau national. Parfois, certains membres ont oublié ces avantages et il suffit de le leur rappeler.

## **Les cours facultatifs – Don Griffin, PA, officier national à la formation**

Les membres du Département national de la formation espèrent que vous avez tous pu profiter de la saison de navigation estivale 2016 en toute sécurité. Il est maintenant important que les CPS-ECP remplissent leur promesse en offrant des cours de navigation. Ces cours doivent être pertinents, utiles et présentés d'une façon qui convient à nos clients et à nos membres. Le Département de la formation des CPS-ECP s'efforce d'offrir plus de flexibilité aux escadrilles en leur offrant des cours de navigation qui peuvent contenir des éléments en ligne, tout comme un enseignement en classe. Notre intention est d'offrir aux escadrilles des outils différents afin d'améliorer le taux d'inscription.

Les CPS-ECP doivent faire preuve d'innovation dans leurs façons de présenter les cours et d'en faire la promotion afin d'augmenter le taux d'inscription aux autres cours. Ce qui motive les étudiants ou les membres à suivre un autre cours ou à rester dans l'organisation ne dépend pas des gestes posés par le National, mais plutôt par l'intérêt qu'ont pu susciter les personnes ou les autres cours offerts dans leur région. Une fois que les étudiants sont dans une classe, les instructeurs doivent leur expliquer pourquoi le prochain cours, offert par l'escadrille locale (ou par une autre escadrille) est aussi important que les cours précédents. De plus, les membres du CA de l'escadrille devraient expliquer les avantages de rester membre des CPS-ECP. Il va sans dire qu'il est primordial pour notre organisation de recruter et de garder les membres qui sont vraiment engagés dans la formation et les autres activités.

Naviguez en toute sécurité! Que vos classes soient remplies d'étudiants qui viendront grossir les rangs de notre organisation!



## ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du  
Conseil d'administration

Officier national des communications  
Frederic Carter, P

Officier adjoint des communications  
Susan Cooper

Rédactrice en chef  
Jocelyne Guimont

Directrice artistique  
Vanessa Schimdt

Photographe  
Don Butt, PA

Traduction  
Lise Blais, NS  
Pierre Giguère, PA  
Jocelyne Guimont  
Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique  
Jocelyne Guimont  
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction  
Gary Clow, P  
Pierre Dorval, PA  
Don Griffin, PA  
John Gullick, PA  
Cathie Johnstone  
Robert Pepin, PA  
Sarah-Jane Raine, M  
Carmelle Rousselle  
Bradley Schmidt

Le Hublot paraît quatre fois l'an :  
janvier, mars, juin, septembre. Les articles  
doivent être soumis au moins douze  
semaines avant la date de publication.  
Les articles ou les lettres doivent être en-  
voyés au siège social des CPS-ECP ou à  
lehublot@cps-ecp.ca

Escadrilles canadiennes de plaisance  
26 Golden Gate Court  
Toronto, ON M1P 3A5  
1-888-277-2628 F. 416-293-2445  
Courriel : lehublot@cps-ecp.ca  
Internet : www.cps-ecp.ca

Directeur général  
Walter Kowalchuk

### Avoir une vue de l'extérieur – Cathie Johnstone, officier exécutif national

Avec l'été qui prend fin, de nouvelles activités débutent comme les cours et les rencontres sociales. J'invite tous les membres à aller sur le site web de leur escadrille ou de leur district, et à le regarder avec un œil nouveau pour vous assurer qu'on y offre ce qu'il y a de mieux sur le marché nautique et pour nos membres. Cette fenêtre est le point de vue qu'ils ont sur notre organisation. Si l'information sur les cours date du printemps dernier, que votre dernière publicité fait part d'une activité déjà passée, personne ne verra ce que vous avez réellement à offrir. Communiquez sans tarder avec votre webmestre et faites l'effort de tout remettre à neuf au lieu d'attendre une journée pluvieuse pour faire ce ménage nécessaire. Ainsi, lorsque cette journée pluvieuse arrivera, votre information sera à jour et elle incitera les visiteurs à en savoir plus. Nous avons fait en sorte qu'il soit plus facile de devenir membre de notre organisation et il ne tient qu'à vous de montrer aux plaisanciers de votre région qu'en plus de donner des cours, vous avez du plaisir à le faire. Laissez tomber la rigidité et ayez du plaisir à faire ce que vous faites. Qui refuserait de faire partie d'une troupe joyeuse?

## Avantages pour les membres

En plus d'apprendre tout ce qu'il faut savoir en sécurité nautique, les membres des Escadrilles canadiennes de plaisance ont aussi beaucoup de plaisir à se rencontrer lorsqu'ils ne naviguent pas sur l'eau. Mais devenir membre des CPS-ECP leur permet aussi de profiter d'offres avantageuses. Pour obtenir la liste des avantages offerts par nos partenaires et commanditaires et le détail sur la façon d'en profiter, allez à la section *Services aux membres / Avantages corporatifs* sur le site [www.cps-ecp.ca](http://www.cps-ecp.ca). Vous trouverez ci-dessous un exemple de trois offres avantageuses :

	<b>Steveston Marine and Hardware</b> Steveston Marine offre une remise de 8 % aux membres des CPS-ECP sur tous leurs produits achetés en ligne ou en magasin, à l'exception des articles en solde. Lorsqu'un membre des CPS-ECP effectue un achat avec remise, une remise additionnelle de 2 % est envoyée à l'escadrille de ce membre.
	<b>ICOM Marine Radio</b> ICOM Canada est le commanditaire du prix annuel remis à un instructeur du cours Électronique marine. Cette compagnie offre également une remise instantanée sur des produits sélectionnés à tous les membres des CPS-ECP. Vous pouvez obtenir ces remises chez tous les détaillants ICOM autorisés au Canada.
	<b>Weems &amp; Plath</b> Weems & Plath est le fier commanditaire du prix remis à l'instructeur de l'année. Ils offrent à tous les membres des CPS-ECP une remise exclusive de 25 % sur les produits Weems & Plath, seulement commandés directement en ligne. Recherchez le code de promotion requis dans le site des membres sur <a href="http://www.cps-ecp.ca">www.cps-ecp.ca</a> .



Courrier des lecteurs  
[lehublot@cps-ecp.ca](mailto:lehublot@cps-ecp.ca)

À la rédactrice en chef :

Les nouvelles procédures d'enregistrement des petites embarcations entrant aux États-Unis en 2016 dont vous parlez à la page 45 du Hublot du printemps 2016 portent à confusion pour les plaisanciers des Grands-Lacs. J'ai parlé à une personne du U.S. Customs and Border Protection au Yacht Club de Buffalo, au nord de l'état de New-York, et elle m'a affirmé que les procédures n'avaient pas changé.

J'ai aussi communiqué avec le bureau à Puget

Sound. Il peut y avoir eu une erreur, car un des formulaires concerne seulement les cargos et les bateaux commerciaux. En d'autres termes, les procédures du U.S. Customs and Border Protection varient selon le port d'entrée aux États-Unis.

Note de la rédaction : Si vous avez eu un problème d'enregistrement de votre embarcation entrant au lac Champlain, veuillez le signaler à [lehublot@cps-ecp.ca](mailto:lehublot@cps-ecp.ca).



John Gullick, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

**Q :** Pourquoi devons-nous éliminer les fusées de détresse dont la date de fabrication remonte à plus de quatre années? Il y a même un membre de la Garde côtière qui m'a dit que si les fusées ont été bien entreposées, ce qui devrait toujours être le cas, elles devraient être ajoutées à celles récemment achetées, afin d'augmenter la quantité de fusées disponibles à bord.

**R :** Dans nos cours, nous suggérons aux plaisanciers de conserver un ou deux paquets de feux de détresse dont la date est périmée, à titre de réserve, et de les utiliser en premier lieu en cas d'urgence. Cependant, les fusées de détresse perdent de leur fiabilité au fil du temps et vous devez à un moment donné vous en débarrasser. Nous avons déjà vu des personnes remettre des fusées de détresse vieilles de plus de cinquante ans et elles étaient dans un piètre état. Les fusées de détresse périmées devraient être conservées dans un endroit frais et SEC; je vous conseille de ne pas les conserver au-delà de 10 années, après leur date de péremption. Nos confrères américains ont davantage de problèmes avec les fusées de détresse périmées dus à leur climat plus chaud.

**Q :** En plus des consignes de sécurité qui sont soulignées dans le *Guide de sécurité nautique*, les CPS-ECP recommandent-elles d'avoir à bord d'autre matériel assurant la sécurité ? Par exemple, pour les embarcations de 26 pieds ou plus. J'aimerais avoir votre avis à ce sujet!

**R :** Voici quelques articles qu'on recommande d'avoir à bord :

- des jumelles
- un GPS et une radio VHF portables
- des piles de rechange
- une trousse de premiers soins
- des fournitures de base, des ciseaux, des pinces à écharde, de la lotion solaire
- des pinces à ressort ou la version nautique des épingles à linge
- des vêtements de rechange et des imperméables
- un outil multi-fonction (canif suisse)
- des bougies d'allumage en surplus et une trousse de petits outils

- des bouchons de liège
- une petite bâche et du ruban à conduits
- des cordages et des défenses en surplus
- un drapeau d'urgence SOS de couleur orange avec une boule noire et un carré
- un miroir réflecteur d'urgence ( un vieux CD peut faire l'affaire)
- une ancre de rechange et un câblot
- une perche d'homme à la mer
- des bouteilles d'eau potable

Vous devriez remplir un sac de fournitures essentielles que vous pourrez saisir rapidement en cas d'urgence avant d'abandonner le bateau.

Il vous suffit de penser à cette liste d'articles pour en trouver d'autres qui seraient utiles.

**Q :** Lorsque j'ai acheté mon nouveau bateau en 2007, le vendeur a fait la demande et a obtenu le permis de bateau en mon nom. J'ai appliqué les autocollants requis sur les côtés bâbord et tribord de la proue, comme c'est requis. Cependant, il ne m'a jamais remis une copie papier de mon permis. Comme vous avez affirmé qu'il faut avoir à bord une copie papier de ce permis, que dois-je faire pour obtenir ce document?

**R :** Je suis vraiment surpris que ce vendeur ne vous ait pas remis le permis original. Vous pouvez communiquer avec le commerçant et lui demander s'il a une copie dans ses dossiers. Vous pouvez aussi aller à l'adresse [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca), cliquez sur *Maritime*, puis sur *Sécurité maritime et sur Immatriculation des bâtiments*. Vous y trouverez toute l'information nécessaire, de même qu'un exemplaire du formulaire que vous pourrez remplir et leur envoyer par courriel. Vous pourrez demander qu'on vous envoie une copie papier, mais vous devrez fournir une preuve d'achat, une copie d'une pièce d'identité et une photo du côté du bateau où le numéro de licence est clairement visible. Il n'y a aucuns frais à payer.

Avez-vous une question à poser à John (en anglais ou en français)? Envoyez-la à : [lehublot@cps-ecp.ca](mailto:lehublot@cps-ecp.ca)



Photo : Vanessa Schmidt

Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Les lecteurs du « Jet-Set » se souviendront que par une journée glaciale de janvier dernier, au Salon nautique de Toronto, j'avais signé un contrat pour l'achat d'un tout nouveau moteur, un Evinrude E-TEC 75, en remplacement du moteur installé sur mon *bowrider* Spectrum de 16 pieds. Quelques semaines plus tard, je laissais mon bateau chez le marchand pour qu'il effectue l'installation et j'attendais patiemment l'arrivée du printemps. J'ai été chercher mon bateau par une journée froide et pluvieuse du mois de mai et je n'ai que des commentaires positifs à vous rapporter!

Par une joyeuse série de coïncidences, la marina avoisinant mon chalet, nommée Smart's Marina et située sur le lac Mazinaw, dans la région des Land'O'Lakes, avait dans sa salle d'exposition un moteur neuf d'une année précédente, correspondant à ce dont je rêvais pour mon bateau. En rédigeant ce compte rendu sur mon nouveau moteur, je ne peux m'empêcher de souligner l'expérience extraordinaire que j'ai vécue avec les gens de cette marina. D'abord les premières discussions l'été dernier, la signature du contrat au Salon nautique, puis le jour de livraison du bateau, sans oublier les nombreux courriels et le suivi régulier. Je suis très heureux d'avoir fait un achat local. Steve, Pauline et James Smart dirigent une entreprise familiale florissante et je les recommanderais à n'importe qui. Ils exploitent un port de plaisance tout près du parc provincial Bon Écho, offrant des services complets, y compris la vente, le service et la location, l'amarrage et l'essence. Vous pouvez les retrouver au <http://www.smartsmarina.com/>.

Plus le jour de livraison approchait, plus je devenais excité et je me posais toutes sortes de questions : comment se déroulerait l'installation? Le nouveau moteur conviendrait-il à mon bateau des années 1990? Les nouvelles commandes et les instruments seraient-ils bien installés? La performance serait-elle améliorée? Quelle serait la consommation d'essence? J'ai vite réalisé que je n'avais à me soucier de rien. Après avoir réglé le contrat avec Pauline dans le bureau, James nous montra le nouveau moteur. Il semblait avoir été fait pour mon bateau (parmi les avantages de la

gamme E-TEC, notons les dimensions réduites et le poids allégé du moteur, conséquence de la technologie deux-temps par opposition aux quatre-temps offerts par les compétiteurs). L'équipe de la marina Smart's a effectué une installation de premier ordre et les nouveaux contrôles montés sur le côté dissimulent les anciens. Ils ont même amélioré l'apparence du tableau de bord grâce à un nouveau cadre de plastique qui intègre bien les indicateurs originaux et le nouveau compte-tours de l'E-TEC.

James me prêta un imperméable et procéda à la mise à l'eau du bateau. Il fit la démonstration des principales caractéristiques, dont les témoins d'avertissement et le cordon de sécurité, puis il tourna la clé. Le moteur démarra instantanément, tourna au ralenti accéléré pendant un moment avant d'adopter un régime ralenti. Le moteur est particulièrement plus silencieux que le Mercury des années 1990 qu'il remplace. James éloigna le bateau de l'aire de lancement et me confia les commandes. À titre de comparaison, avec deux personnes à bord, il fallait que la manette des gaz soit maintenue au maximum et beaucoup de patience pour que le vieux moteur de 60 chevaux élève le bateau au-dessus de la ligne de flottaison (déjauger). Avec quatre personnes à bord, il fallait répartir la charge et se croiser les doigts. Je ne pus m'empêcher de sourire en poussant la manette des gaz. L'E-TEC fit déjàuger le bateau avant même que la manette des gaz ne soit à mi-régime! Nous traçâmes des cercles sur le lac et je m'habituai à corriger l'assiette du moteur. Nous avons aussi essayé le moteur au régime de ralenti. J'ai aussi appris que le régime de ralenti de l'E-TEC pouvait être ajusté par le marchand pour adopter une plage de vitesses. Mon moteur est actuellement réglé selon le régime de l'usine, mais il peut aussi être programmé pour fonctionner plus lentement si nécessaire (ceci peut provoquer toutefois quelques vibrations). Nous remîmes le bateau sur sa remorque et James m'indiqua comment utiliser le dispositif automatique de préparation hivernale, par lequel le moteur effectue sa propre brumisation en vue d'un remisage prolongé.

Suite à la page 41



## Seriez-vous prêts à parier 200 \$ ?

C'est le titre de l'annonce qui a été distribuée dans plusieurs endroits publics, pour aviser la population d'une journée de vérification de courtoisie des embarcations de plaisance (VCEP), qui a été organisée le 30 avril 2016, par l'escadrille nautique le Marinier.

C'est par un beau matin ensoleillé, mais frais que tout a été mis en place dans le stationnement du Colisée Desjardins de Victoriaville, afin d'accueillir les plaisanciers qui voulaient profiter d'une vérification gratuite de leur embarcation. En effet, les bénévoles des CPS-ECP ont été spécialement formés à cet effet et pour assurer les propriétaires qu'ils ont à bord tout le matériel nécessaire et obligatoire pour répondre aux exigences de Transports Canada. Cette vérification peut leur éviter de recevoir une amende importante, en cas d'équipement manquant ou en mauvais état. Et plus important encore, elle permet de sauver des vies. Notre responsable provincial, M. Gaétan Léveillé, était aussi présent avec le chapiteau promotionnel VCEP, pour expliquer le partenariat avec le programme de contributions pour la sécurité nautique de Transports Canada.

Plusieurs collaborateurs étaient présents lors de cet événement, soit : Pompiers de Victoriaville, SQ nautique,

Ambulance St-Jean, Croix-Rouge Québec, Extincteur Victo, Michel Maheu Sport et Princecraft, Global Nautik et Assurances Lussier Dale Parizeau. Chacun avait un espace pour installer son chapiteau, ce qui a créé une aire propice aux échanges entre les collaborateurs et les plaisanciers. Conseils pratiques de sécurité, maniement d'équipement et couverture de risques furent à l'ordre du jour. Plusieurs se sont attardés sur les lieux après avoir réussi la vérification et mérité la vignette d'inspection de sécurité fièrement apposée sur l'embarcation. Notons que s'il manquait quelque chose pour satisfaire aux exigences, il était possible d'y remédier sur place. De plus, un service de collecte de fusées de détresse périmées était offert.

Près de vingt vérifications ont été effectuées dans une atmosphère de camaraderie, propre à l'organisation des CPS-ECP. La radio régionale était sur place pour publiciser l'événement en direct et offrir de la musique d'ambiance. L'organisation avait aussi pensé à sustenter tout ce beau monde avec des hot-dogs, boissons gazeuses et café bien chaud.

Ce fut une journée bien remplie, où les contacts ont été fructueux et qui aidera peut-être à sauver une vie.



Le Journal de voyage de Carmelle

# Jouer au chat et à la souris

Les grains nous courent après

Texte et photos de  
Carmelle Rousselle  
et Yvon Legault

*Depuis leur départ de Montréal, le 20 septembre 2006, Carmelle et son conjoint Yvon ont navigué dans les Antilles, traversé le canal de Panama et poursuivi leur route dans l'océan Pacifique jusqu'au Sud-est asiatique. Ils y ont passé plusieurs mois. Suivons-les vers de nouveaux horizons!*

**N**ous nous sommes bien amusés à naviguer dans la belle eau des Maldives durant dix semaines. Les coraux sont magnifiques, les gens souvent sympathiques. Le 11 avril 2016, nous quittons Gan, la dernière île visitée et prenons un cap sur Mahé, Seychelles. Le capitaine appréhende cette traversée qui longe l'équateur sur 1060 mn (plus de 1 800 km). Dans cette Zone intertropicale de convergence (ZITC) aussi connue sous le nom de *Pot au noir* dans l'Atlantique, se rencontrent les régimes de vent des hémisphères nord et sud, provoquant des situations de turbulences.

Avec une moyenne habituelle de 5 nœuds, cette traversée de 1 000 mn devrait prendre une dizaine de jours. Mais, les prévisions météo sont inexactes et les conditions sont déplaisantes du début à la fin. Le vent, les vagues et un courant de face de plus de 1 nœud nous gardent captifs pendant 22 jours et, avec les nombreux changements de bord, nous avons parcouru plus de 1 600 mn pour atteindre notre destination. Nous jouons au chat et à la souris avec les grains. Ces vandales se sont-ils échappés de *Fantala*, ce cyclone de force 4 qui ravage le sud des Seychelles en route vers le renommé Cap d'Ambre au nord de Madagascar? Mieux vaut naviguer dans





La barre franche Wilson tient bien malgré la mer chaotique



Ils sont fous ces marins!

l'hémisphère nord pour le moment. C'est quand même stressant de savoir qu'il y a ce phénomène à 600 mn au sud de notre position si, en principe, ces perturbations ne traversent habituellement pas l'équateur.

Pour couronner le tout, nous attrapons un seul poisson au début. Notre vitesse de 3 nœuds ou moins ne favorisant pas la pêche.

Dans toutes nos traversées précédentes, depuis plus de 9 ans, un réservoir de diesel plein et 40 litres (2 bidons) supplémentaires ont toujours été amplement suffisants pour les moments calmes. Cette fois-ci, avec 120 litres (6 bidons) supplémentaires, il y en a juste assez pour arriver à bon port. Le moteur travaille très fort, la pompe à eau de mer commence à couler, les témoins lumineux des batteries nous font des coucous.

Nous avons tout de même eu des calmes plats ou la *pétote*, en terme marin. Cela nous a permis de jouer au Scrabble, de nous baigner dans la plus grande piscine au monde, d'affaler les voiles et de faire des siestes bien méritées.

Un « fou » a élu domicile sur *Taima* pour plusieurs heures. Bien sûr, avant d'aller rejoindre ses copains, il nous laisse un p'tit cadeau.

Mais, la plus belle récompense, peu importe les conditions ou les inconforts, c'est la visite des dauphins qui s'amuse à la proue du bateau. Quelle sensation de voir, à plusieurs reprises, ces beaux mammifères gracieux et rapides jouer à « *qui sera le plus vite* » avec *Taima* !

Rendus à *Victoria sur l'île de Mahé*, nous devons faire

recoudre plusieurs coutures des voiles et de la couverture de la grand-voile, faire réparer la pompe à eau de mer du moteur, resserrer les vis de la barre franche, refaire les fils conducteurs pour le guindeau qui sert à mouiller et remonter l'ancre, etc.

Nous passons un mois dans cette capitale des *Sesel* (en kreol), qui est la plus grande île où vit la majorité de la population. Ce petit pays de 90 000 personnes semble assez bien s'en tirer économiquement avec ses industries du tourisme et de la pêche. Entre eux, les gens parlent le kreol mais, ils s'adressent aux étrangers, d'abord en anglais. Ancienne colonie française, cette langue est toujours pratiquée et enseignée dans les écoles. Une grande partie des Seychellois, même les plus jeunes, la parlent encore.

Nous visitons les îles de Praslin et *La Digue*. Malgré son côté touristique, cette dernière a un cachet particulier très agréable avec ses plages, ses blocs de granite et surtout ses rues étroites presque exclusivement réservées aux vélos et aux chars à bœufs.

Le 2 juin, nous profitons d'une fenêtre météo favorable pour traverser vers Madagascar. Pas de *pétote* prévue, mais plutôt le contraire.

C'est une traversée sans mauvais temps, mais assez mouvementée avec des vents du SSE de 20 à 25 nœuds, des rafales de plus de 30 nœuds et des vagues très chaotiques de 3 à 5 mètres. On se fait brasser le « *Canayen* » ! Nous jouons au chat et à la souris avec les nombreux embruns, nous incitant à rester à l'intérieur et c'est l'infatigable *Wilson*

(régulateur d'allure Cap Horn) qui dirige le bateau. Malgré un ciel étoilé, les nuits de nouvelle lune sont très noires et cela nous donne l'impression de foncer dans les ténèbres.

Après avoir traversé le fameux *Cap d'Ambre*, nous atteignons finalement le côté ouest de Madagascar qui est protégé des grands vents. Quelques milles plus loin, nous attrapons un wahoo de 8 kilos. Après sept jours de repas légers, ce fut un régal. Nous le dégustons sous différentes formes pour plusieurs repas et nous donnons une bonne portion à un Malgache.

Nous sommes à Nosy Be depuis le 9 juin 2016 et nous avons l'immense plaisir de visiter les îles environnantes. C'est merveilleux! Les gens sont accueillants, les enfants sont adorables, les musulmans sont fiers de l'être (le voile pour les femmes n'est pas obligatoire), les femmes sont belles dans leurs robes colorées à l'africaine. Le paysage est magnifique et diversifié, il y a beaucoup de belles choses à photographier. Les bananes sont bonnes, les fruits et les légumes sont offerts en quantité, la température est confortable, les nuits sont fraîches. C'est beau, bon, pas cher. Que voulez-vous de plus? L'eau est plutôt fraîche (brrrr) pour des Québécois vivant sous les tropiques depuis plusieurs années.

À l'échéance de notre visa de trois mois, nous prendrons un cap sur le Mozambique avec plusieurs escales en route. Les prochaines traversées pour se rendre à Cape Town devront être bien planifiées autour des divers systèmes météo qui sont propres à la côte est africaine.



Yum yum ce wahoo de 8 Kg

Carmelle et Yvon

Le 7 août 2016

Baie des Russes, Madagascar

L 13 32.33 S

Lo 48 00.10 E



# Histoire autour d'un cordage

Pierre Dorval, PA  
Escadrille Québec

Tout bon marin connaît la maxime : « À bord d'un navire, seul le cordage qui sert à mouvoir le battant de la cloche s'appelle la « corde »; tous les autres ont un nom particulier. » C'est à partir de cette prémisse que mon équipière et « Amirale » m'a demandé comment on appelait ce bout de cordage que l'on tire pour enrouler la voile d'avant lorsque le bateau est muni d'un enrouleur. Question à laquelle je n'ai pas été en mesure de répondre sur le moment. Effectivement, ce bout de cordage a sûrement un nom puisque tous les cordages en ont un sur les navires, en fonction de leur utilité. N'allez pas croire que cela en resterait là et, dès mon retour à la maison, je me suis littéralement jeté sur ma bible de la voile, soit mon édition du cours des Glénans parue en 2002, afin de définir ce cordage et d'en informer au plus tôt mon « Amirale ».

Dans cet ouvrage, on y définit ce cordage comme étant la **drosse d'enroulement** (cordage de transmission d'une manœuvre) depuis le cockpit. On y décrit la manœuvre comme suit : «...lorsqu'on tire sur la drosse, le tambour tourne, enroulant le foc. Pour dérouler le foc, il suffit de larguer la drosse et de border le foc ».

Avant toute chose, vérifions nos sources et surtout validons l'emploi du mot drosse pour qualifier ce filin servant à enrouler les voiles d'avant. Premier constat, les définitions du dictionnaire ne concordent pas avec la description faite par Les Glénans. Je retourne donc dans le livre des Glénans pour vérifier que je n'avais pas rêvé et que le mot drosse était bel et bien employé pour définir cette manœuvre. Ouf! J'avais bien lu! Je consulte tout de même leur glossaire à la fin du livre. Force est d'y constater qu'on y définit le mot drosse comme étant les câbles servant à transmettre les mouvements de la barre à roue avec le safran, soit la même définition que le dictionnaire. Point mot cependant sur le cordage de l'enrouleur si bien décrit dans les chapitres précédents. Pas le choix, il faut tirer ça au clair! Sortons tous les livres de voile à notre disposition et consultons l'Internet en mettant à profit les moteurs de recherche.

Cela m'a permis de retrouver pas moins de 27 définitions ou de noms différents pour les différents cordages que l'on retrouve sur nos embarcations. Évidemment, il y a les termes habituels avec lesquels nous sommes plus familiers tels : drisse, écoute, balancine, câblot, aussière, bosse de ris, garcette, amarre, bout (prononcez « boute »), nerf de chute, etc., mais saviez-vous que le mot amure, sur les gréements traditionnels était le nom du cordage servant à retenir le point inférieur au vent d'une voile carrée ou aurique. En tout cas, moi je l'ai appris. Il y a évidemment d'autres termes moins usuels tels que : draille, cargue, grelin, itague, pendille, raban, ralingue et saisine. Pour en connaître davantage sur les



définitions exactes de ces termes, je vous propose de visiter le site : « Glossaire de la voile et de la mer » ([http://permanent.cyconflans.free.fr/glossaire/gloss\\_start.htm](http://permanent.cyconflans.free.fr/glossaire/gloss_start.htm)).

Mais revenons à ce filin, attaché au tambour de l'enrouleur et ramené au cockpit. Les divers glossaires et dictionnaires consultés ne semblent pas pouvoir m'éclairer davantage. Par contre, le livre *Voile Passion, passion et mode d'emploi* (Bruno Peyron, Daniel Gilles, 1998) décrit ce cordage comme étant « la retenue de l'enrouleur » ou « la drisse de l'enrouleur ». Les recherches à partir du moteur de recherche « Google » m'ont appris : que l'utilisation du terme « bosse à enrouler le génois » était utilisé, que Louis Charbonneau sur le site Internet de son école de voile parle également de la « drosse de l'enrouleur », que la compagnie Profurl le définit plutôt comme étant « le cordage de manœuvre » ou « le cordage d'enroulement », ou encore on le nomme tout simplement « le bout de l'enrouleur ».

La définition la plus cocasse revient toutefois au site Internet de Wikipédia où on peut lire : « L'enrouleur de la voile d'avant est contrôlé par un bout qui reçoit le nom d'**italienne** et qui est fixé sur le tambour de l'enrouleur. Le bout libre est ramené à l'arrière du voilier. En tirant sur ce bout, on enroule la voile. En tirant sur l'une des écoutes de la voile d'avant, on la déroule; l'**italienne** s'enroule alors autour du tambour. »

En conclusion, quel est le meilleur terme à utiliser pour définir le cordage de l'enrouleur? À vous de choisir celui qui vous convient le mieux. Personnellement, comme mon « Amirale » est un « peu » jalouse, vous comprendrez que je préfère empoigner la **drosse** ou la **drisse** plutôt que l'**italienne**.

# Une croisière mémorable

Gary Clow, P  
Escadrille nautique Valley



Mes amis et moi avons décidé de faire une dernière croisière, le jour de l'Action de grâce, avant d'hiverner nos bateaux. Tim, le décideur de notre groupe, a suggéré d'aller passer quelques jours aux îles San Juan. Puisque nous étions en congé, nous sommes partis très tôt, le vendredi matin 11 novembre, en direction de la station touristique maritime Rosario sur l'île Orcas. Nous n'allions pas être seuls sur l'eau puisque la marine de guerre et la Garde-côtière du Canada et des États-Unis étaient actives dans la région pour des exercices conjoints.

Au petit matin, il faisait frais et le ciel était dégagé. Notre groupe prenait place à bord de quatre embarcations: Tim et Barb sur TAKITA, Tony et Christina sur OH SEA DEE, Ted et Charleen sur ABRACADABRA et Gary et Sandra sur DESCANSO. Comme l'un de ces bateaux était un *trawler* et un autre un voilier, nous avons limité notre vitesse à 6 nœuds. La mer était calme et le soleil levant dansait sur l'eau. À la radio, Tim a fait une blague sur le fait de passer la frontière avec un Afghan à bord, en référence à son chien afghan. Ted lui a répondu que l'afghan risquait d'être quelque peu turbulent dans les prochains jours.

Pour atteindre Rosario, il fallait d'abord aller vers le sud en direction de l'île Lumi, puis contourner la pointe Lawrence sur Orcas, ensuite aller vers l'ouest par la passe Obstruction et finalement vers le nord dans l'East Sound jusqu'à Rosario. Tout s'est très bien passé jusqu'à la pointe Lawrence où la brume s'est soudainement formée et nous a complètement encerclés. Comme Descanso était le seul bateau à être doté d'un radar, il a pris la tête du groupe. Nous avons tous des

GPS et lecteurs de cartes, donc nous savions où nous étions. Descanso était devenu nos yeux pour apercevoir les autres bateaux autour de nous.

Au moment où le brouillard s'installait, Tony a dit à Ted à la radio: « Ton Afghan va pouvoir débarquer furtivement à Rosario, bien caché sous cette couverture de brume! » Cela nous a bien fait rire et nous avons enchaîné avec d'autres blagues d'afghan, diminuant ainsi la tension générée par le fait de naviguer sans visibilité. Nous progressions lentement avec les réflecteurs radars bien en place afin de signaler notre présence aux autres bateaux. Heureusement que nous avons les réflecteurs, car comme Gary et Sandra le percevaient sur leur écran radar, de plus en plus de bateaux nous entouraient, certains relativement petits, d'autres énormes comme des pétroliers.

Nous avons encore ralenti pour nous engager dans la passe Obstruction en direction ouest, toujours dans la brume. J'ai suggéré que nous resserrions notre formation pour traverser l'étroit canal. Nous étions entourés de douzaines d'autres bateaux que nous n'apercevions pas. Peut-être y avait-il un tournoi de pêche ou quelque chose du genre?

Pour faire suite à nos précédentes communications, Tim a dit à la radio: « C'est parfait les gars, une formation serrée pour l'assaut final. » Le reste du groupe a bien ri de cette remarque et chacun y est allé de son propre commentaire, alors que nous progressions lentement à moteur à travers l'épais brouillard. Aucun de nous n'appréciait de devoir naviguer dans la brume au milieu d'îles et de rochers que j'étais seul à pouvoir localiser grâce au radar. J'ai ensuite mis en alerte

tout le groupe par radio: « Escadrille Valley, soyez particulièrement prudents et attentifs, car nous sommes entourés d'une bonne douzaine d'autres bateaux. »

Complètement aveugles dans cette brume, nous sommes finalement sortis de l'étroit couloir semé de roches appelé Obstruction Pass, pour virer vers le nord dans l'East Sound en direction de Rosatio qui n'était plus qu'à quatre milles.

Soudainement, sur tous les bateaux de notre flottille, tous ont retenu leur respiration, car le système GPS a arrêté de fonctionner. Quel moment mal choisi pour une panne de GPS. J'ai appelé tous les autres sur la radio: « Escadrille Valley, je peux vous guider à l'aide de mon radar, mais rapprochez-vous les uns des autres de façon à apercevoir le bateau qui vous précède. » Ainsi positionnés à la queue leu leu, nous étions comme une couvée de canetons traversant un bras de mer. Pour moi, ce n'était pas trop difficile, mais pour les autres c'était plutôt inquiétant de se fier à quelqu'un d'autre pour éviter les écueils. La foule de bateaux qui nous entourait, sans que nous puissions la voir, avançait avec nous et même grossissait en nombre. C'était à la fois bizarre et effrayant puisqu'eux aussi étaient privés de GPS. J'ai une nouvelle fois averti tout notre groupe de demeurer très attentif et l'un d'eux a fait la blague suivante: « Peut-être que les Américains n'aiment pas les Afghans! » Cela a quelque peu contribué à diminuer la tension.

Alors que nous progressions dans la brume, le radar de Descanso a illustré une brusque modification de la position des bateaux qui nous entouraient. Ceux qui étaient les plus éloignés ont formé un double cercle à environ un tiers de mille autour de nous, tandis qu'une douzaine de plus petits bateaux se sont rapprochés à plus grande vitesse, à raison de trois bateaux pour chaque embarcation de notre flottille.

« Escadrille Valley, faites attention, il se passe quelque chose d'étrange. Plusieurs bateaux se dirigent droit sur nous. » Soudain, les échos radars devant nous ont semblé se métamorphoser en une immense île. Sur la radio j'ai envoyé le message suivant avec plus d'autorité: « Escadrille Valley, escadrille Valley, escadrille Valley, arrêtez immédiatement, arrêtez immédiatement. » Et j'ai vu sur le radar l'écho d'une île d'au moins 500 pieds, là où il n'y avait auparavant qu'un petit point. « Un immense objet vient d'apparaître juste devant nous. »

Alors que Descanso ralentissait, deux autres échos sont apparus sur le radar derrière nous, l'un à bâbord, l'autre à tribord. À ce moment, l'île devant nous est sortie de la brume et Descanso s'est arrêté près de la tour d'un immense sous-marin. De plus petits bateaux se sont dirigés sur nous. Sur la radio VHF, de même que dans de puissants haut-parleurs, nous avons entendu: « Arrêtez-vous complètement, préparez-vous à être abordés, éloignez-vous de la barre et levez les mains en l'air. »

C'était la terreur totale, car chaque membre de notre groupe, invisible aux autres à cause de la brume, s'est retrouvé face à des mitrailleuses de calibre 50, des armes automatiques, des lance-fusées et des marins de l'unité SEAL de l'armée américaine en équipement de combat. Il n'y avait que Sandra et moi qui pouvions voir le sous-marin hors de la

brume. Que se passait-il? Qu'avions-nous fait?

C'est tout ce que nous avons eu le temps de nous demander avant qu'un bateau nous accoste et que six membres de l'unité SEAL montent à bord. « Ne faites pas un mouvement », nous ont-ils ordonné. Mes genoux tremblaient tellement que je ne pouvais m'empêcher de bouger. Ils sont descendus dans le carré, ils ont fouillé partout, jusqu'au compartiment moteur. Puis, ils ont dit à quelqu'un sur la radio: « Équipe Alpha, ça va ici. »

Ils nous ont ensuite demandé: « Qu'est-ce que l'escadrille Valley? » J'ai expliqué ce que nous étions et indiqué où nous nous dirigeons. Comme je terminais mes explications, l'un des soldats du SEAL qui écoutait sa radio s'est mis à rire. Il a regardé les autres et leur a dit: « Vous pouvez relaxer, ils ont trouvé l'Afghan. » Ils ont regardé le sous-officier qui a poursuivi: « C'est un chien afghan. » Ces gens sont vraiment des plaisanciers qui font une sortie de fin de semaine. Tout le monde s'est détendu et les armes se sont abaissées pendant qu'on nous expliquait la situation. Le président des États-Unis et le premier ministre canadien étaient en réunion secrète sur l'île Orcas. Les exercices militaires étaient en fait une mission de protection des dirigeants politiques. Les militaires ont entendu nos conversations et nos blagues sur la radio au sujet d'un Afghan devant se présenter en cachette à Rosario. C'est ce qui a déclenché une vaste opération pour contrer la menace contre les chefs d'État.

Une fois la tension disparue, les soldats du SEAL se sont montrés aimables. La brume s'est finalement levée pour laisser voir la flotte de sous-marins, de destroyers et de plus petites embarcations qui nous encerclaient. Le brouillage du GPS a été levé et nous avons retrouvé nos systèmes de navigation. Les bateaux patrouilles de la marine nous ont escortés pour les deux derniers milles jusqu'à Rosario, puis ils nous ont salués en riant lorsque nous nous sommes amarrés.

Que dire ensuite? Nous étions passablement bouleversés, mais nous avions grandement besoin d'en parler. Et nous avons parlé jusqu'à l'heure du repas. Nous avons une réservation pour notre groupe de huit personnes à 18h30 à la salle à manger du centre touristique, mais lorsque nous sommes arrivés, il y avait une grande pancarte sur laquelle on pouvait lire: « Désolés, nous sommes fermés pour la soirée. »

Nous regardions la pancarte avec consternation quand une dame ressemblant plus à un agent secret qu'à une serveuse nous a demandé si nous étions le groupe de l'escadrille Valley. Elle nous a informés qu'on nous servirait notre repas, un repas bien spécial, avec des invités très spéciaux eux aussi, qui avaient entendu parler de notre malencontreuse rencontre avec les militaires et qui voulaient s'en excuser. On nous a fait entrer et asseoir dans la salle à manger et on nous a présentés au premier ministre Stephen Harper et au président Obama.

Petite note de l'auteur Gary Clow: « N'oubliez pas que, comme la majorité de mes histoires, *Une croisière mémorable* est entièrement fictive. »



# Les bateaux de ma vie : Écoper et encore écoper...

R. John Garside, [AP](#)  
Escadrille nautique Prince Edward  
(suite du récit commencé dans Le Hublot du printemps 2016)

Mon premier jour de vacances aux « *Three Cottages* » a été vraiment magique. Après un trajet de six longues heures dans la *Studebaker* 1951 de mon grand-père, nous sommes arrivés à destination, un endroit isolé où trois chalets ont été construits en 1920, en bordure d'une rivière. C'est dans le petit chalet près de la clôture d'une ferme que mes grands-parents, mes parents et moi allions habiter pendant une semaine, en plus d'avoir la possibilité de monter à bord du bateau amarré au vieux quai en bois sur la rivière Trent.

C'est au cours de l'après-midi suivant notre arrivée que j'ai découvert le bateau et que j'ai réussi à monter à bord. Je portais heureusement la veste de sauvetage orange. L'eau de pluie qui

s'était accumulée au fond du bateau au cours des deux dernières semaines a pimenté cette première découverte. Je me suis rendu compte qu'il était très excitant de monter à bord d'un bateau contenant de l'eau de pluie, même en petite quantité, et qu'il fallait en tenir compte. Il suffit de faire un mouvement rapide vers le centre, mais l'eau demeure tout de même dans le fond.

Un peu plus tard, mon grand-père est venu m'aider à sortir du bateau pour m'emmener pêcher au bout du quai. Je suis resté à ses côtés jusqu'en fin d'après-midi et lui ai posé d'innombrables questions, tout en gardant un œil attentif sur le bateau et sur lui.

Dans ce secteur, il y avait beaucoup d'oiseaux qui flottaient

sur l'eau et que mon grand-père appelait mouettes. Il m'a dit que ces oiseaux pouvaient voler très loin et qu'ils se nourrissaient de poissons; donc, lorsqu'on voit une mouette, il y a aussi du poisson. Je lui ai demandé si les mouettes pouvaient lui voler son poisson et il m'a rassuré en disant que le poisson qu'il voulait pêcher était beaucoup plus gros que ces oiseaux.

L'après-midi a passé pendant que je regardais les oiseaux et le bateau monter et descendre au gré des vagues de la rivière, tout en pensant au lendemain qui serait une journée très intéressante. Nous devons alors enlever l'eau accumulée dans le fond du bateau, ce que mon grand-père appelait « écopier ».

Après souper, mon grand-père et moi sommes retournés à la rivière et je me suis demandé si le bateau serait encore là. Il y était, bercé par les eaux calmes du soir, sur lesquelles il se reflétait. L'atmosphère était magique, comme une promesse de joies à venir, pas seulement le lendemain, mais pour toujours! Après quelques minutes, mon grand-père qui en avait assez d'être harcelé par les moustiques décida de retourner au chalet. C'est main dans la main que nous avons pris le chemin du retour.

Ce soir-là, j'ai dormi à poings fermés et, comme d'habitude, je me suis réveillé juste au moment où les rayons du soleil commençaient à colorer le ciel à l'est.

Mais, je n'étais pas le seul à ouvrir les yeux. Grand-père aussi était réveillé. Alors, nous nous sommes habillés sans faire de bruit, puis j'ai enfilé ma veste de sauvetage et nous sommes sortis dans l'air frais du matin. J'ai alors été surpris de constater qu'il n'y avait plus de rivière, ni de quai, ni de bateaux! J'en ai parlé à mon grand-père et il m'a répondu : « Souviens-toi que la brume du matin peut cacher bien des choses, même les rivières et les bateaux! » Nous avons alors pris le chemin habituel qui mène au quai, en regardant où l'on mettait les pieds, et voilà qu'est apparu le quai, puis le bateau. C'était merveilleux de se trouver au milieu de cette vapeur enchantée et de voir ce que les autres étaient incapables de voir.

Nous nous sommes rendus au bout du quai et grand-père a commencé à pêcher. Je suis resté debout à ses côtés à regarder le matin se lever.

À notre retour au chalet, le petit-déjeuner était prêt. Pour moi, c'était du gruau et pour les adultes, du bacon et des œufs. J'ai alors demandé à mon grand-père comment je pourrais enlever l'eau dans le fond du bateau. Il m'a souri puis m'a expliqué qu'après le déjeuner et dès que ses tâches seraient terminées,

nous allions tous les deux nous occuper de ce problème sérieux. J'ai alors mangé mon gruau en silence, jusqu'à la dernière bouchée, ce qui m'a permis de voir le motif au fond du bol.

Plus tard, nous nous sommes dirigés vers le quai où le fabuleux bateau rempli d'eau nous attendait.

Encore une fois, je me suis assis sur le quai près du bateau et j'ai avancé mon pied vers le siège placé au centre. « Parfait! » s'est-il exclamé. Puis, Grand-père s'est alors agenouillé sur le quai en me tendant la boîte de conserve rouge et blanche qu'il avait prise au chalet, soit une boîte de soupe aux tomates Campbell ouverte à une extrémité. « Sers-toi de ceci pour enlever l'eau du bateau! Tu n'as qu'à remplir la boîte d'eau et la vider par-dessus bord. Mais fais attention de ne pas l'échapper, car si elle tombe à l'eau, elle va descendre jusqu'au fond et sera perdue à jamais! »

J'ai eu beaucoup de plaisir à remplir d'eau la boîte de conserve. Grand-père m'a dit que je m'y prenais très bien et il s'est éloigné au bout du quai pour commencer à pêcher. J'ai continué à écopier et j'ai réalisé qu'en la mettant de côté, je pouvais continuer à la remplir, mais je devais être prudent en la redressant. J'ai continué ainsi pendant presque une heure et mon grand-père m'a avoué, plusieurs années après, qu'il avait compris à cet instant que je serais aussi patient que lui et que j'aimerais toujours les bateaux.

C'est ainsi qu'en vidant la chaloupe, celle-ci a flotté plus haut sur l'eau et que j'ai pu voir mon premier poisson! « Grand-papa! » ai-je crié. « Regarde! » en pointant le poisson. « Ah,oui! » a-t-il dit, « c'est un poisson-lune. » Il y en a beaucoup ici et tu vas sûrement en voir d'autres! » Puis le poisson a disparu et j'ai continué à écopier l'eau. Au milieu de la matinée, j'avais terminé ma tâche. Il n'y avait plus d'eau dans la chaloupe et le soleil qui miroitait sur l'eau ressemblait aux images de cartes postales que ma grand-mère envoyait à ses amies.

Grand-père s'est approché de moi et a regardé mon travail en disant : « Tu as vraiment bien travaillé! Tu vas être un bon navigateur! » J'étais vraiment content! Au même moment, j'ai aperçu un mouvement sur la rivière. J'ai tourné la tête et j'ai vu un bateau comme celui dans lequel j'étais assis avec deux personnes à bord. « Regarde! Regarde grand-papa! » « Ah oui! », a-t-il dit, « après le dîner, toi et moi, nous ferons la même chose! »

Suite de la page 32

## Le « Jet Set »

Depuis le premier essai, j'ai fait plusieurs randonnées, dont quelques-unes avec un nombre maximal de passagers. Le moteur est parfaitement adapté au bateau. Je n'ai pas encore tiré de tube, mais je n'ai pas d'inquiétudes à ce sujet. La vitesse de pointe est supérieure de 10 MPH à l'ancienne et je note les nombreuses améliorations comme le déjaugeage, la facilité de

conserver une vitesse de croisière égale à l'ancienne vitesse de pointe, à seulement 3 000 tr/min, la consommation d'essence réduite du nouveau moteur ainsi que le silence de fonctionnement qui permet de soutenir une conversation en route. J'adore ce moteur!



## Liste complète des cours offerts par les CPS-ECP

Savez-vous que les Escadrilles canadiennes de plaisance (CPS-ECP) offrent une série de cours de navigation nautique? Il s'agit d'abord des cours de base requis par la loi pour conduire une embarcation de plaisance jusqu'aux cours plus avancés qui vous permettront de traverser l'océan. Des bénévoles de toutes les générations partagent leur expérience de navigation avec de nouveaux plaisanciers ou d'autres, plus aguerris, pour les préparer à maîtriser toutes les situations sur l'eau, qu'elles soient urgentes ou quotidiennes.

Il y a sûrement une escadrille nautique dans votre région qui donne des cours et des séminaires et qui organise des activités sociales.

Voici la liste de tous les cours offerts par les CPS-ECP. Certains sujets peuvent même faire l'objet de séminaires ou être consultés en ligne. Pour obtenir une description des cours offerts dans votre région, allez sur [www.ecpquebec.ca](http://www.ecpquebec.ca).

### Cours réglementés par le gouvernement

- Navigation 1 : Carte de conducteur nautique (CCEP) (remplace le manuel *Sur l'eau*)
- Carte de conducteur nautique pour les jeunes (Séminaire pour les jeunes de 8 à 12 ans)
- Radio maritime VHF  
Certificat restreint d'opérateur (maritime)

### Cours de base

- Navigation 2 et 3 : Navigation nautique  
Le manuel sera prochainement scindé en deux :
- Navigation 2 : Navigation à vue
- Navigation 3 : Navigation sur la carte

### Cours avancés

- Navigation 4 : Matelotage
- Navigation 5 : Pilotage avancé
- Navigation 6 : Navigation junior
- Navigation 7 : Navigation mondiale

### Cours facultatifs

- Navigation électronique
- Radar pour les plaisanciers
- Entretien marin
- Introduction à la météo pour les plaisanciers
- *Extended Cruising* (en anglais seulement)
- Électricité en plaisance
- La voile

