# CHRONIQUES Réflexions sur les choses simples de la vie 8 Courants d'ici 2 En perspective 3 Le « Jet-Set » 5 Demandez à John 6 Une cohabitation sécuritaire dans une baie convoitée 12 Photo: Don Butt

pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

## COURANTS D'ICI



Jocelyne Guimont, rédactrice en chef Escadrille nautique Belœil

e printemps est signe de renouveau et, en ce printemps 2016, il y a beaucoup de changements dans l'air. R. John Garside, nouveau rédacteur en chef du magazine The Port Hole des CPS-ECP, qui remplace Joan Eyolfson Cadham décédée subitement en octobre dernier, a bien les deux mains sur le volant et il connaît la route qu'il a décidé d'emprunter. Pour le numéro du Port Hole du printemps 2016, il a déjà rédigé plusieurs articles à la suite d'entretiens qu'il a eus avec des personnes qui occupent des postes clés dans l'organisation. Il nous raconte aussi, d'une manière charmante, un souvenir d'enfance à propos d'un bateau.

D'autres collaborateurs du *Hublot* ont aussi amorcé des changements. Carmelle et Yvon dont nous suivons les aventures à bord de Taima, en Asie du Sud-est, ont maintenant quitté cette région en direction des Maldives, puis de Djibouti. Mais un dernier courriel m'a appris qu'ils avaient modifié leur itinéraire. Vous découvrirez leur nouvelle destination dans le Journal de voyage de Carmelle.

Vous pourrez lire aussi un article de Katherine Haslam, dont le bateau est à Montréal et qui nous raconte avec beaucoup d'émotion sa croisière en famille jusqu'à New York, en passant par le Richelieu et le fleuve Hudson. Comme j'habite près du Richelieu, il m'arrive parfois d'apercevoir ces bateaux démâtés, voguant vers le nord ou le sud, bien différents des hors-bord ou des pontons habituels, et je les suis du regard comme si je faisais un bout de route avec eux vers leurs destinations lointaines.

Comme nous n'avons plus de bateau, nous voyageons autrement et les liens d'amitié qui nous lient à des membres des *United States Power Squadrons* nous ont permis d'assister en février dernier à leur congrès annuel à Orlando, puis de nous joindre à leur groupe pour effectuer une croisière de sept jours sur le *Veendam* de Holland America, le long des côtes de l'Amérique centrale et du Mexique.

À bien y réfléchir, nous, Québécois, aurions pu être tous Américains, car au début de la guerre d'indépendance des États-Unis, des Américains étaient venus à Montréal pour convaincre les francophones de s'associer à eux contre les Anglais. Mais ensuite, les Anglais ont présenté aux évêques et aux seigneurs, le *British North America (Quebec) Act 1774* pour que l'on combatte à leurs côtés contre les Américains. L'invasion américaine de 1775 s'est faite par le Richelieu et les Américains ont occupé Fort Saint-Jean durant sept mois. Les seigneurs Hertel et Duchesnay y ont même été retenus prisonniers pendant vingt mois.

Au cours de la même année, les Américains, qui avaient alors descendu la rivière Chaudière, ont été défaits à Québec. Enfin, en 1776, une autre attaque des Américains a été contrée et ils ont été repoussés jusqu'à Fort Ticonderoga.

Je pense qu'il est bon de se rappeler ces faits historiques qui ont eu lieu au Québec. En fait, je crois que l'histoire se retient mieux à l'âge adulte, car on y met le liant de nos expériences et cela en facilite la compréhension et la mémorisation.

Aujourd'hui, les membres des USPS et ceux des CPS-ECP, qu'ils soient anglophones ou francophones, forment une grande famille de plaisanciers.



## SERIEZ-VOUS PRÊT À PARIER 200 \$? Cathie Johnstone, officier exécutif national

Nous cherchons tous à nous faire connaître du grand public, car bien des gens n'ont encore jamais entendu parler des CPS-ECP. Le *Programme de vérification de courtoisie pour embarcation de plaisance* (VCEP) est un moyen de nous faire connaître des plaisanciers.

Tout en parlant aux plaisanciers de l'équipement de sécurité obligatoire, pourquoi ne pas saisir l'occasion pour annoncer les cours que nous offrons et mentionner les avantages de devenir membre d'une organisation et de participer aux activités des escadrilles en compagnie d'amis plaisanciers. Plusieurs membres se sont rencontrés en prenant part aux activités de leur escadrille et ils ont ainsi tissé des liens d'amitié durables. De nouveaux adeptes recherchent l'occasion de rencontrer des plaisanciers aguerris qui peuvent leur apprendre les rudiments et partager des connaissances sur leur région. Voici une façon de lancer la conversation : « Êtes-vous prêt à parier 200 \$? C'est le montant minimal de l'amende que vous auriez à payer si vous n'avez pas à bord de votre embarcation l'équipement de sécurité obligatoire et en bon état de fonctionnement. Les bénévoles des CPS-ECP peuvent vous aider à ne rien laisser au hasard. Ils procéderont gratuitement à la vérification de votre embarcation et vous remettront une vignette autocollante confirmant la vérification de l'équipement de sécurité à bord. Si vous n'avez pas tout l'équipement requis, ils vous expliqueront précisément ce que vous devez avoir à bord pour gagner votre pari. »

#### ÉLIMINATION DES FUSÉES DE DÉTRESSE PÉRIMÉES

#### Sarah-Jane Raine, M, officier administratif national

Comment pouvons-nous nous défaire des fusées de détresse périmées? Si la date d'expiration des fusées de détresse est dépassée, elles doivent être remplacées. L'élimination des fusées de détresse périmées est un dilemme permanent pour tous les plaisanciers au pays. Heureusement, les CPS-ECP se sont associées à CIL-Orion et Transports Canada pour aider les plaisanciers canadiens à se débarrasser de façon sécuritaire et efficace de leurs fusées de détresse périmées. Dans tout le Canada, les escadrilles peuvent organiser une

journée de collecte, en collaboration avec un détaillant de produits nautiques ou une marina, afin de recueillir les fusées périmées des plaisanciers. Les fusées de détresse de toute fabrication sont acceptées et elles seront emballées et expédiées à CIL-Orion pour être éliminées correctement et de façon définitive, évitant ainsi de les retrouver/dans les ordures ménagères ou d'autres lieux inadéquats. L'élimination des fusées de détresse est un des objectifs du Programme de formation sur l'équipement de sécurité et l'élimination des fusées de détresse pour les plaisanciers. Quelle excellente occasion pour une escadrille d'annoncer les cours de navigation ou toute autre activité offerte aux plaisanciers de sa région! Ou encore, de faire connaître les CPS-ECP aux plaisanciers qui rapportent leurs fusées de détresse périmées et de discuter de nautisme, de cours de navigation, de sécurité nautique, etc. Toute escadrille qui souhaite organiser une telle journée doit manifester son intention auprès du district. Au cours des deux dernières années, plus de 30 000 fusées de détresse périmées ont été éliminées. Souhaitons que cette année soit aussi fructueuse!

#### FORMATION VIRTUELLE ET COURS EN LIGNE Don Griffin, <u>PA</u>, officier national à la formation

Le Département de la formation poursuit ses efforts afin de rendre les cours des CPS-ECP encore plus accessibles, en améliorant les capacités d'offrir des cours en ligne aux Canadiens vivant dans des régions éloignées du pays. Le Comité de formation virtuelle étudie actuellement la possibilité d'offrir un produit en ligne, mis à la disposition des escadrilles ou des étudiants désirant bénéficier de cours à distance en guise de supplément au manuel du cours Radio maritime VHF. Le Comité de formation virtuelle, en collaboration avec de nombreuses escadrilles, travaille également au développement des compétences nécessaires pour favoriser l'utilisation des logiciels GoToMeeting et GoToTraining, lesquels permettront de donner des cours aux étudiants de plus d'une escadrille en même temps. Les travaux se poursuivent actuellement pour assurer la mise à niveau de nos cours, dans les deux langues officielles, grâce à nos bénévoles qui consacrent les heures nécessaires pour effectuer la révision et la traduction des cours. Le guide du



## 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

R. John Garside, <u>PA</u> John Gullick, <u>PA</u> Katherine Haslam Nick Baets, N 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 envoyés 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 Département de la formation continue a été mis à jour et il sera bientôt offert en français. Je souhaite à tous une saison nautique agréable et sécuritaire.

#### Doug Stewart, PA, officier national aux finances

Le 31 mars est la date de fin d'exercice financier pour toutes les escadrilles et tous les districts des CPS-ECP. Cette date approche à grands pas. Des ressources permettent aux officiers des escadrilles et des districts de s'acquitter de leurs tâches de fin d'exercice. Vous trouverez dans le système de gestion en ligne des CPS-ECP (surnommé WBAS) tous les formulaires et les renseignements appropriés pour compléter les états financiers annuels des escadrilles et des districts. Les comités d'examen des finances des escadrilles et des districts y trouveront aussi tout ce qui leur est nécessaire. Les états financiers annuels des escadrilles, de même que les rapports de vérification interne, doivent être déposés au plus tard le 30 juin. Les trésoriers des escadrilles ou des districts qui auraient des questions, des préoccupations ou des besoins d'assistance sont priés de communiquer avec l'officier national aux finances, Doug Stewart, à **nfo@cps-ecp.org**.

#### LES ESCADRILLES ET LES DISTRICTS SONT FIDUCIAIRES

#### Charles Beall, officier juridique national

Les CPS-ECP offrent des cours dans le cadre de notre engagement envers le public à promouvoir l'acquisition de compétences en matière de navigation et de sécurité nautique par la formation. Ces activités nous permettent, en grande partie, d'atteindre nos objectifs de bienfaisance et de financer notre organisation. Les revenus ne sont pas assujettis à l'imposition en raison du statut d'œuvre de bienfaisance de l'organisation. Les escadrilles et les districts ont le devoir d'utiliser les fonds qu'ils perçoivent dans le cadre d'activités visant à promouvoir leurs objectifs de bienfaisance. En d'autres mots, l'argent est conservé en fiducie. Qu'est-ce que cela signifie? Une personne qui détient un bien en fiducie (le « fiduciaire ») a la propriété légale du bien, mais elle a aussi l'obligation légale d'utiliser le bien au profit d'une autre personne (le « bénéficiaire »). Par exemple, lorsqu'une personne décède, le testament de celle-ci désignera un liquidateur (le fiduciaire) qui recevra la propriété légale de tous les biens du défunt. Le fiduciaire doit cependant gérer les biens selon les conditions prévues au testament. Les fiduciaires sont astreints à des normes élevées. Ils ne peuvent tirer aucun profit des biens de la fiducie. Ils doivent toujours agir dans l'intérêt du bénéficiaire et n'utiliser les biens de la fiducie qu'au bénéfice de ce dernier. L'accumulation de fonds ne répond pas à nos obligations de fiduciaire. Nous avons l'obligation d'utiliser les fonds que nous détenons en fiducie au profit de nos bénéficiaires, soit tous les plaisanciers canadiens.

#### Aux commandants d'escadrille francophones

Le Hublot est un outil de communication extraordinaire pour faire la promotion de vos projets ou de vos réussites, ou tout simplement pour affirmer votre existence au sein des CPS-ECP. N'hésitez pas à m'envoyer des photos de vos activités, des anecdotes intéressantes ou des photos de votre région.

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef du Hublot jocelyne.guimont@videotron.ca



Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

#### Entretien de la remorque

Les lecteurs du « Jet Set » se souviendront probablement du récit palpitant paru dans le numéro d'automne 2015 où je relatais comment le moteur de mon embarcation en aluminium de 1990 s'est soudainement arrêté alors que des membres de ma bellefamille étaient à bord. Nous avions gagné le rivage à l'aide du petit moteur de secours de 4 HP. Il s'est avéré que le problème venait d'une conduite d'huile qui s'était désintégrée. Dans cet article, j'avais écrit : « J'ai remplacé le tuyau friable par un tuyau en vinyle à 39 ¢, puis j'ai versé un peu de mélange dans la sortie, jusqu'à ce que la pompe remplisse le tuyau. Le moteur fonctionne toujours, mais des bruits inhabituels m'indiquent qu'il a subi des dommages qui auraient pu être évités par une réparation tellement simple. Je recommande à tous ceux qui ont un moteur vieux de 10 ans ou plus de changer les tuyaux d'amenée d'huile et, par la suite, de les inspecter régulièrement. Si j'avais dépensé 39 ¢ au début de la saison, je ne serais pas à la marina en ce moment à attendre le verdict d'un mécanicien de marine. Je me croise les doigts. »

Finalement, le mécanicien m'a indiqué que le taux de compression était encore bon et, qu'après réparation, le moteur fonctionnait comme il convient. Même s'il pouvait, lui aussi, entendre un bruit lorsque le moteur fonctionnait à bas régime, il nous a donné un bilan positif. Pour le moment... et nous avons utilisé ce moteur durant le reste de la saison, sans aucune autre difficulté.

Parfois, la vie nous amène à faire de drôles de détours. Toutes les recherches que j'ai entreprises pour savoir quel nouveau moteur pourrait augmenter la puissance de bateau m'ont orienté vers la technologie Evinrude E-TEC. Mon bateau est dans la classe des moteurs de 75 hp. J'aime économiser de l'argent en achetant de l'équipement nouveau et non conventionnel. À l'automne, lorsque j'ai fait inspecter mon bateau, mon œil a été attiré par quelque chose de brillant et de nouveau dans la salle d'exposition de la marina. Dans une région où la population se chiffre à moins de 10 000 habitants, c'est toute une coïncidence que le seul moteur en démonstration soit un E-TEC 75 HP, justement celui que je choisirais!

Pendant que mon bateau est remisé pour l'hiver et que le Salon nautique de Toronto est inscrit au calendrier, mes pensées

se tournent vers la prochaine saison de navigation. Puisque l'an dernier, nous avons navigué pendant beaucoup plus d'heures que les années antérieures, je me demande combien de temps encore mon vieux moteur de plus de 24 ans pourrait durer. Je m'inquiète du fait que je pourrais passer beaucoup plus de temps à le réparer qu'à l'utiliser. Après tout, il nous a déjà fait défaut l'été dernier. J'ai donc appelé la marina pour savoir si le moteur E-TEC que j'avais vu à l'automne était toujours à vendre. Il l'était. Je me suis mis à rêver que cet ajout de puissance ferait plus facilement planer mon bateau, même pleinement chargé. Je me voyais déjà remorquer une chambre à air avec plus qu'un passager dans le bateau. Je me suis donc enquis auprès de la marina s'il y avait des promotions pour apprendre qu'Envinrude offrait une garantie de 7 ans, l'installation et les contrôles gratuits, un plan de financement avantageux et une hélice neuve gratuite, si on achetait au salon nautique. Tout allait de mieux en mieux.

Nous sommes allés au salon nautique en janvier et y avons rencontré le propriétaire de la marina avec qui nous avons conclu un marché pour l'achat du moteur. Au printemps, nous aurons un tout nouveau moteur Evinrude E-TEC 75, 2011 sur notre bateau! J'entrevois déjà les aventures que nous allons vivre à l'été 2016 avec cet ajout de puissance. Avec la confiance que nous inspire ce nouveau moteur, nous envisageons, en plus d'aller vers nos destinations habituelles, de nous aventurer dans la région des Mille Iles, près de Kingston et Gananoque, vers le comté de Prince Edward et la rivière des Outaouais.

Donc, pourquoi E-TEC? Alors que les autres manufacturiers conseillaient de passer de la technologie 2 temps à la technologie 4 temps pour réduire les émissions toxiques, Evinrude a mis au point un système d'injection complètement électronique à technologie 2 temps, plus propre que celle à 4 temps de ses concurrents. Cela signifie que j'aurai la puissance et le couple d'un moteur 2 temps avec moins de cylindres, moins de déplacement et considérablement moins de poids qu'avec un moteur 4 temps comparable. C'est la solution idéale pour un bateau comme le mien.



John Gullick, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

La conception des VFI et des gilets de sauvetage est devenue de plus en plus complexe et spécialisée. L'étude des mouvements corporels, l'avancement de la technologie des matériaux, ajoutés aux exigences accrues des consommateurs quant à la qualité et au choix des articles, ont inspiré les manufacturiers à diversifier l'offre.

## Quelle est la différence entre un VFI et un gilet de sauvetage?

Un gilet de sauvetage doit :

- être capable de supporter un minimum de 22 livres
- retourner le visage d'une personne vers le haut
- être de couleur rouge, jaune ou orange
- être muni de bandes réfléchissantes
- être approuvé par la Garde côtière canadienne ou Transports Canada

Un VFI (vêtement de flottaison individuel):

- doit être capable de supporter un minimum de 15 livres
- n'a pas à retourner une personne face vers le haut
- peut être de n'importe quelle couleur
- doit être approuvé par la Garde côtière canadienne ou Transports Canada

Lorsqu'on choisit un VFI, il faut aller au-delà des critères de couleur, grandeur et prix. Les modèles offerts ne conviennent pas à tous, et un modèle peut ne pas convenir à tous les types d'activités. Avant d'acheter, il faut se poser quelques questions. D'abord, QUEL SPORT PRATIQUEZ-VOUS?

#### Sports de haute vitesse

Les activités de haute vitesse, comme le wakeboard, le ski nautique, le tubing, la conduite d'une motomarine ou d'une embarcation à haute performance, peuvent entraîner des impacts à haute vitesse. Pour ce type d'activités, il faut un VFI résistant muni de fermetures à glissière solides et de multiples courroies et attaches à ouverture rapide. Certains VFI peuvent protéger contre un impact avec la roue ou la barre, ou un impact avec l'eau lors d'une chute en étant remorqué. L'eau peut représenter une surface très dure à une vitesse de 50 km/h.

#### Pêcheurs et chasseurs

D'autres VFI sont spécialement conçus pour les pêcheurs à la ligne et les chasseurs. Ils sont légers, confortables, de couleurs variées ou à motif camouflage. De plus, ils sont munis de multiples compartiments et pochettes pouvant contenir le matériel nécessaire pour la chasse et la pêche, comme les leurres.

#### Sports de pagaie

Les sports d'aviron et de rame exigent des VFI avec de multiples possibilités d'ajustement. Il faut être certain que le VFI reste sur soi lorsqu'on se retrouve accidentellement à l'eau. Cela peut impliquer une courroie autour des jambes ou sous les bras. Le problème, c'est que la courroie sous les bras est inconfortable pour ramer ou pagayer et que certains trouvent inélégante la courroie autour des jambes.

Il existe d'autres options pour les sports qui entraînent moins de chutes à l'eau, comme le canot ou le kayak de mer : des VFI moins ajustés avec de plus larges ouvertures pour les bras. Ainsi, on évite la friction des bras lorsqu'on rame ou l'on pagaye. Cependant, dans l'éventualité d'une chute à l'eau, le VFI moins ajusté remonte sous le menton. Un ajustement plus lâche permet aussi un peu plus de ventilation et de fraîcheur lors de la pratique du sport. Si vous ne prévoyez pas vous mouiller en faisant un tour complet à la manière les Inuit, un peu de ventilation est bienvenu lors des randonnées pendant les chaudes journées d'été. Autre avantage, ces VFI sont un peu moins dispendieux que les modèles plus ajustés.

#### Comment ajuster son VFI

Après avoir choisi le bon type de VFI, assurez-vous que le gilet est bien ajusté. Quand vous essayez une nouvelle paire de chaussures dans un magasin, vous lacez les chaussures, vous vous levez, vous faites quelques pas et, peut-être même, vous sautez et vous vous déplacez dans des mouvements qui simulent l'activité ou le sport. Faites la même chose en essayant un VFI.

Le port d'un VFI confortable peut rendre la pratique de votre sport plus agréable. Un VFI bien ajusté est à peine perceptible et il permet de vous déplacer librement de manière confortable.

Commencez par examiner la taille de la poitrine, tel qu'affichée à l'intérieur du VFI, mais utilisez cette taille seulement comme un guide. Gardez à l'esprit que le sexe de la personne et la forme du corps influenceront l'ajustement. Deuxièmement, tenez compte de la période de l'année où vous naviguerez et les vêtements et l'équipement sous votre VFI.

Si vous portez des vêtements plus épais, des hauts nautiques (*dry tops*) de kayak ou des vêtements de gros temps, vous devrez choisir au moins une taille supérieure de VFI. Les meilleurs VFI et gilets de sauvetage offrent de multiples ajustements, vous permettant de les porter en tenant compte des différents types de vêtements.

Une fois que vous aurez trouvé un VFI qui vous convient, tenez compte de l'endroit où vous serez placé et comment vous bougerez dans votre gilet. Asseyez-vous dans le bateau que vous préférez. Vérifiez comment vous sortez du bateau. Le VFI cadre-t-il bien avec votre haut nautique de kayak? Êtes-vous toujours à l'aise? Si vous pagayez, simulez votre coup de pagaie. Si vous aimez toujours le VFI, envisagez d'autres détails qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ou le bien-être. Les poches sont super, mais envisagez un objet fourré dans cette poche. Va-t-il vous encombrer? La poche est-elle assez grande pour ce que vous voulez y placer?

### NOUVELLES PROCÉDURES D'ENREGISTREMENT DES PETITES EMBARCATIONS ENTRANT AUX ÉTATS-UNIS EN 2016

Le U.S. Customs and Border Protection (CBP) (Douanes et protection des frontières des États-Unis), Office of Field Operations (Bureau des opérations de terrain) annonce que de nouvelles mesures d'inspection ont été mises en place pour les petites embarcations privées qui sont immatriculées hors des États-Unis. Ces procédures s'ajouteront à celles déjà existantes pour l'enregistrement des embarcations.

Dès leur entrée aux États-Unis, tous les conducteurs d'embarcation de plaisance qui proviennent d'un pays ou d'un port étranger doivent immédiatement s'enregistrer au CBP; dire s'ils sont entrés en contact avec un autre bateau hors des États-Unis et s'ils ont reçu de la marchandise à l'extérieur des eaux territoriales américaines. Les embarcations de plaisance arborant un drapeau étranger doivent aussi confirmer leur entrée en territoire américain sur un formulaire CBP 1300, dans un intervalle de 48 heures et acquitter les frais applicables. Au moment de leur entrée, les plaisanciers peuvent demander un permis de croisière (cruising license) au directeur CBP du port.

« Le permis de croisière facilitera la vie des plaisanciers qui effectuent plusieurs entrées au cours de l'année et cela leur évitera de payer des coûts additionnels », a dit Diana Sandoval, directrice du port de Bellingham (État de Washington). Les bateaux en provenance du Canada et qui se rendent au lac Champlain peuvent obtenir ce permis de croisière. Il peut exempter les bateaux de plaisance étrangers (de certains pays) des procédures de vérification complètes aux entrées et sorties, sauf une fois par année, au premier port du CBP. Les permis de croisière sont habituellement valides pour une année.

Le conducteur d'une embarcation de plaisance arborant un drapeau étranger, qui n'est pas enregistrée et qui n'a pas de permis valide, doit obtenir la permission du CBP avant de quitter le port ou son emplacement aux États-Unis, ou il doit obtenir un permis avant de se diriger dans un autre port ou endroit aux États-Unis.

Le propriétaire ou le capitaine d'un bateau étranger qui navigue sans avoir un permis de croisière devra faire une déclaration officielle, chaque fois qu'il entrera aux États-Unis, remplir les formulaires appropriés et payer les frais applicables.

Les bateaux étrangers qui naviguent avec un permis de croisière n'auront pas à acheter un autocollant du CBP, valide pour une année et qui coûte 27,50 \$ US.

Si vous avez des questions, n'hésitez pas à demander des renseignements sur les petites embarcations au 1-800-562-5943 ou allez au http://www.cbp.gov/travel/pleasure-boats-private-flyers.



« Nous sommes terrifiés par le silence, par une page restée blanche à l'ordre du jour. Qui sommes-nous, sans toutes ces petites choses qui nous définissent et nous font avancer? Nous les inscrivons à notre agenda dans l'espoir qu'elles nous occuperont au point de ne jamais réaliser que notre vie intérieure est laissée pour compte. » Extrait de How a « Do Nothing Day » Changed My Life, par Hilary Barnett.

Nous étions ce type de personnes « avant le bateau ». Même à la retraite, il y a un danger de demeurer des commodités bénévoles, par besoin de se sentir utiles et nécessaires. Pour nous, c'est le bateau qui fait la différence. Dès l'instant où on le met à l'eau au printemps jusqu'au remisage à l'automne, nos obligations terrestres disparaissent devant les projets bateau : entretien, modifications, croisières.

Depuis l'achat de R.E.D. il y a quatre ans, nous avons suivi des cours pour acquérir de solides connaissances et nous sommes devenus de plus en plus confiants et compétents, en vivant des aventures qui nous ont amenés de plus en plus loin.

Au cours de la saison 2015, la troisième à bord de R.E.D., nous sommes allés vers l'est à partir de Montréal, en direction de la rivière Richelieu, du lac Champlain, du fleuve Hudson, jusqu'à la ville de New York. Notre but : goûter à l'eau salée.

Et c'est ce que nous avons fait! Chaque jour, nous avons vécu de nouvelles expériences, des moments d'émotion trop nombreux pour en faire la liste, dont voici quelques exemples :

Le jour de la fête du Canada, nous avons arboré un drapeau canadien géant dans le port de New York, drapeau que François avait reçu en cadeau de son régiment d'artillerie. Le jour de l'indépendance des États-Unis, nous étions la seule embarcation canadienne dans une flottille de 145 bateaux, le cortège d'accueil du grand voilier français Hermione; nous avons photographié R.E.D. devant la statue de la Liberté, navigué dans Long Island Sound et traversé le lac Ontario sur une seule bordée lors du retour à la maison. Nous avons rencontré beaucoup de personnes intéressantes tout au long de la route, dont certaines sont maintenant devenues des amis...

Au total, nous avons été absents pendant 55 jours. Nous avons parcouru 1 264 milles marins, franchi 61 écluses et navigué à voile pendant 123 magnifiques heures. Toutefois, la croisière ne s'est pas déroulée sans avoir à relever des défis ni rencontrer des mésaventures. Il a fallu comprendre les règles du permis de



croisière (*cruising license*) en eaux américaines et s'y conformer, bien qu'il soit sujet à des interprétations variées. Une nuit, nous avons mouillé trop près du pont George Washington. À 3 h du matin, des officiers de la garde côtière nous ont ordonné de nous déplacer, malgré la pluie torrentielle et un violent orage. Nous avons mal calculé la marée dans l'East River. Nous nous sommes retrouvés avec la batterie à plat, ce qui nous a forcés à entrer à voile dans une marina inconnue. L'ancre a chassé durant une tempête. Bien que nous n'ayons subi aucun dommage, ces mésaventures ont ajouté à notre expérience. De plus, nous aurions dû mouiller plus souvent et nous arrêter plus longuement pour visiter différents endroits afin de nous imprégner de la culture locale. Cette dernière leçon sera assurément mise en pratique à l'avenir.

Après quelques modifications au bateau, l'addition d'équipement et l'acquisition de nouvelles connaissances sur les marées, les courants et la météo, nous allons cette année explorer le golfe du Saint-Laurent, le fjord du Saguenay et peut-être aller jusqu'à Gaspé. C'est ainsi que nous voulons vivre, encore et encore.

On peut lire les aventures de R.E.D. sur www.sailingred.com



Il faut s'éloigner de la Baie des Brises pour trouver un peu de calme sur le lac Saint-François! Photo : Elizabeth Caron

Escadrille nautique Lac Saint-François

La municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka, riveraine du lac Saint-François, a mis sur pied une vaste campagne de sensibilisation impliquant à la fois riverains, plaisanciers et partenaires nautiques afin d'offrir une cohabitation harmonieuse et sécuritaire dans la très convoitée Baie-des-Brises.

Depuis octobre 2014, un comité des riverains du lac Saint-François a été constitué par la municipalité afin d'améliorer la sécurité des plaisanciers, des baigneurs et des riverains dans le secteur de Baie-des-Brises en établissant un corridor d'accès au plan d'eau, en délimitant à l'aide de bouées d'information une zone de baignade et en distribuant de l'information. L'apogée de ce travail du comité a été de présenter, au commencement de la saison estivale 2015, un code d'éthique de la navigation dans Baie-des-Brises et Hungry Bay. Ainsi, tout au long de l'été 2015, en collaboration avec des organismes partenaires, nous avons effectué de la sensibilisation envers la nouvelle zone de baignade, de même qu'à l'égard du code d'éthique de la navigation que doivent respecter les plaisanciers.

«L'intérêt de notre municipalité est de rendre sécuritaire cet endroit pour tous les usagers, en ayant une cohabitation saine. Plusieurs personnes au Québec viennent à la Baiedes-Brises pour son fond sablonneux et son eau peu profonde, permettant aux familles une baignade agréable dans le lac Saint-François. » Lors des journées chaudes, on peut dénombrer un peu plus de 400 bateaux amarrés le long de la zone de baignade et plus de 500 baigneurs dans cette zone.

Depuis quelques années, une situation problématique s'est installée : les bateaux circulaient dans la zone de baignade entre les baigneurs et les enfants et, quelques fois, les enfants étaient sous l'eau. La sécurité était ainsi compromise. Avant qu'un drame ne se produise, les riverains ont approché la municipalité afin d'entreprendre des démarches de sensibilisation. Différentes solutions en matière légales ont été envisagées dans l'intérêt de faire respecter la zone de baignade, pour un souci de sécurité et de quiétude pour les baigneurs, les plaisanciers et les riverains.

Le code d'éthique de la navigation dans Baie-des-Brises et Hungry Bay présente les grandes orientations afin de faciliter cette sécurité et cette quiétude pour les baigneurs, les plaisanciers et les riverains.

#### Les bouées

D'abord, dans ce secteur, des bouées de délimitation de la navigation ont été mises en place. Elles indiquent la portion non autorisée à la navigation ainsi que des couloirs d'accès réservées aux résidents riverains.

#### Le bruit excessif

Dans un souci de protéger la vie privée des riverains, des baigneurs et d'autres plaisanciers ainsi que de respecter leur droit au calme et à la quiétude, le code d'éthique rappelle que le niveau sonore de toute chaîne stéréo destinée à diffuser la musique ou la parole doit être ajusté afin de répondre au seul Suite à la prochaine page Suite de la page précédente

besoin des passagers de l'embarcation et il ne doit pas affecter les alentours et ce, en route comme au mouillage. Après tout, sur l'eau, les sons voyagent sur une longue distance et la radio ou une voix forte peut importuner les autres.

#### Les déchets

Bien qu'il puisse être tentant de procéder au nettoyage de son embarcation ou encore de son animal de compagnie sur le plan d'eau, nous vous rappelons qu'on ne doit jamais laver une embarcation ou un animal dans le lac. De plus, il est interdit de jeter des ordures ou de déverser tout autre polluant dans l'eau. À proximité de votre embarcation, on retrouve des baigneurs qui désirent se baigner dans une eau propre. Soyez respectueux du plan d'eau.

#### L'alcool sur l'eau

L'alcool consommé à bord d'une embarcation, combiné au soleil aux vagues et aux vents, affaiblit les facultés du conducteur. Puisqu'un accident est si vite arrivé, pensez à vos passagers, aux plaisanciers et aux baigneurs en demeurant en constant état d'alerte et en anticipant chaque manœuvre.

Le respect des bouées de la zone de baignade et ces quelques règles du code d'éthique faciliteront une saine cohabitation entre tous les usagers du lac en période estivale et permettront d'éviter un accident si vite arrivé. La municipalité de Saint-Stanislas-de-Kostka et ses riverains vous offrent un site enchanteur pour vous adonner aux plaisirs du nautisme; contribuez à conserver ce site sécuritaire!

## L'ÉTIQUETTE DU PLAISANCIER

La courtoisie est en fait les bonnes manières de tous les jours provenant de traditions qui sont devenues des habitudes.

En quittant le port, on devrait monter les cordages et les défenses à bord. Des défenses qui pendent sur les côtés ternissent l'apparence de tout bateau en route alors que les câblots traînant dans l'eau derrière le bateau auront vite fait de s'enrouler autour de l'hélice ou du safran.

Respectez toujours les droits des autres en faisant route. Les conducteurs de bateaux à moteur devraient toujours tenir compte des effets de leur houache sur les petites embarcations et les voiliers. Donnez-leur amplement d'espace de manœuvre.

En naviguant près de voiliers participant à une course, réduisez la vitesse pour minimiser l'effet de votre houache et passez toujours en arrière de leur poupe ou du côté sous le vent. N'ancrez pas près des bouées qui marquent le parcours de la régate ou de la ligne de départ.

De même, un voilier sous voile ne doit jamais couper la route d'un bateau moteur dans le seul but de faire valoir son droit de passage comme bateau privilégié.

La simple politesse dicte de ne jamais entrer dans un lieu de mouillage à pleine vitesse. Entrez à une vitesse qui ne fait pas de vague de proue. Préparez vos câblots et vos défenses avant d'entrer au port et gardez-les sur le pont jusqu'à votre arrivée près du quai.

N'ancrez pas trop près des autres bateaux et laissez-leur assez d'espace d'évitement.

Lors de l'amarrage à l'épaule de plusieurs bateaux, communiquez à l'avance avec ceux qui seront concernés pour connaître dans quel ordre ils s'amarreront.

Respectez la vie privée des voisins et leur droit au calme et au silence. Sur l'eau, les sons voyagent sur une longue distance et la radio ou une voix forte peut importuner les autres plaisanciers ou même les propriétaires de chalets.

En circulant sur les quais, évitez de regarder inutile-

ment dans les bateaux qui y sont amarrés. Ces bateaux sont le domicile des personnes qui sont à l'intérieur et les épier est carrément vulgaire.

Ne montez jamais à bord d'un autre bateau sans demander : « Permission de monter à bord, capitaine? » Observez toujours cette règle de courtoisie, même s'il ne s'agit que d'une simple formalité. C'est une bien petite chose, mais elle dénote votre connaissance du savoir-faire.

Portez toujours des chaussures appropriées à bord d'un bateau. Un soulier muni de semelles dures pourrait égratigner ou marquer le pont d'un bateau et devient très glissant lorsque mouillé. Les pieds nus comportent un risque accru de blessures sur tout pont de fibre de verre mouillé. Un capitaine qui sait que vous êtes consciencieux sur le pont de son bateau vous y réinvitera certainement.

Rappelez-vous : les paroles du capitaine font loi. Il est le maître à bord de son bateau et est aussi légalement responsable des actes de son équipage et pour la sécurité de ses passagers. Cette loi s'applique à TOUS les navires. Un navire ne peut pas être dirigé par un comité; le capitaine est celui qui prend les décisions; il doit transmettre ses directives clairement et rapidement. En tant que membre de l'équipage ou comme passager, vous devez obéir promptement aux instructions du capitaine. Votre vie et votre sécurité peuvent en dépendre.

Les capitaines sont légalement responsables de leurs passagers et les dommages causés par la houache de leur bateau. De nos jours, l'érosion des berges est à l'ordre du jour, mais les dommages causés par la vague d'un bateau incluent aussi les dommages aux autres bateaux et aux personnes. Les personnes peuvent être projetées sur la cloison et subir une fracture parce qu'une embarcation passe à toute vitesse près d'un mouillage ou d'une marina. Le coupable pris en défaut risque d'être poursuivi.



Texte et photos de Carmelle Rousselle et Yvon Legault Depuis leur départ de Montréal, le 22 septembre 2006, Carmelle et son conjoint Yvon ont navigué dans les Antilles, traversé le canal de Panama et poursuivi leur route sur l'océan Pacifique jusqu'au Sud-Est asiatique.

ous voilà déjà en janvier 2016 et, après plus de 18 mois à se balader entre Langkawi et Phuket en Thaïlande, il est temps de mettre le cap vers de nouveaux horizons. Nous avons profité de plein de petits mouillages pittoresques, de quelques incursions dans la trépidante île de Penang (Malaisie) et même d'un chantier majeur à PSS à Chebilang (Thaïlande). Nous avons aussi passé un mois au Laos (du nord au sud) et une semaine à Siem Reap (Cambodge) pour visiter, entre autres, les fameux temples d'Angkor.

Nous quittons avec une certaine nostalgie cette partie du monde de l'Asie du Sud-Est que nous avons appris à apprécier et aimer au point de nous y sentir un peu à la maison, surtout à Langkawi où nous avons passé le plus de temps.

La Malaisie a l'avantage d'être très peu tracassière comparé aux pays environnants (Indonésie, Thaïlande, Singapour) en ce qui concerne les formalités administratives. On peut même y laisser un bateau en sécurité pour une période indéterminée. Les Malaisiens sont un peu distants, mais malgré nos différences, ils nous acceptent tels que nous sommes, sans histoire. À Phuket, les gens sont plus souriants, mais aussi plus occidentalisés avec tout ce que cela implique.

Maintenant, la mer est belle. Partons! Notre prochaine destination est Djibouti avec une escale au nord des Maldives (île d'Ulugamu). En tout, plus de 3 400 MN à parcourir (soit plus de 6 000 km). L'étape implique de passer entre la Somalie et le Yémen - deux pays instables. Le premier est dans un état d'anarchie et le second est en guerre contre l'Arabie Saoudite pour des questions territoriales et des intérêts pétroliers. Espérons que notre petit TAÏMA saura se faire discret et passer sans attirer l'attention. De Djibouti, nous entreprendrons la traversée de la mer Rouge. Là-bas, nous comptons faire de courtes distances et profiter au maximum de toutes les ressources de cette belle région. De plus en plus de plaisanciers optent pour cette même route, dont au moins une dizaine de bateaux en 2015, et une trentaine prévue en 2016. La piraterie s'est largement estompée et nous sommes en contact avec trois des bateaux qui ont terminé le passage sains et saufs et qui naviguent maintenant dans la Méditerranée.

TAÏMA compte un troisième membre d'équipage, une de mes nièces, Loïs, qui s'est jointe à nous pour cette traversée. Elle n'a pas d'expérience de la voile, mais aime l'aventure et ne semble pas être affectée par le mal de mer.

Carmelle Rousselle et Yvon Legault Taïma à Phuket, Thaïlande Le 9 janvier 2016

N.B. J'ai reçu un courriel de Carmelle le 30 janvier 2016, des Maldives. Ils ont décidé de changer de cap. Leur prochaine destination : l'Afrique du Sud

## Entrevue avec un administrateur - David Burt

R. John Garside, <u>AP</u> Escadrille nautique Prince Edward



« Avant de faire des changements, il faut vouloir changer! »

Cela n'arrive pas tous les jours d'avoir une longue conversation aussi plaisante qu'instructive avec quelqu'un d'aussi occupé que David Burt. David fait partie de ce groupe de nouveaux administrateurs des CPS-ECP qui ont été recrutés à l'AGA du dernier congrès de Niagara Falls. Au moment de planifier la rédaction de cet article et de ceux qui suivront dans le Hublot, j'ai pensé au grand nombre de personnes qui assurent la continuité des CPS-ECP et au parcours unique de chacune d'elles qui, après être devenue membre, a accepté de prendre différentes responsabilités. David en fait partie.

Un après-midi de janvier, j'ai téléphoné à David et nous avons eu une conversation très intéressante. Il revenait tout juste d'une visite au Salon international du bateau de Toronto où il avait passé un certain temps aux commandes du nouveau simulateur de conduite de bateau, au kiosque des CPS-ECP. Il a dit : « Il ne suffit pas de le mettre en marche, il faut vraiment apprendre à l'utiliser. » Son parcours dans les CPS-ECP a pris un tournant inattendu, tout comme le mien d'ailleurs.

Avant de devenir membre des CPS-ECP, David a appris à naviguer avec son frère qui avait un bateau sur le lac Couchiching, juste au nord du lac Simcoe, dans le sud de l'Ontario. Ensuite, à la fin des années 1990, David et sa famille ont acheté un bateau habitable de 37 pieds. Après une expérience difficile aux commandes du bateau, David s'est inquiété. Il a alors demandé à son frère où il pouvait prendre un cours de navigation. Son frère a répondu : « Les CPS-ECP donnent des cours, inscris-toi! ».

Ainsi, David a suivi l'ancien cours *Navigation de plaisance*, lequel se donnait durant 23 semaines, et il a réussi l'examen. Maintenant, il en savait beaucoup plus sur la navigation que ce qu'il croyait être possible. Mais, ce n'était que le début. Il faisait alors partie de l'escadrillle nautique Centennial Park et comme il avait une expérience d'enseignant, il a vite été mis à contribution et il est rapidement devenu officier de formation de l'escadrille.

Avec ses nouvelles responsabilités, David s'est familiarisé avec le monde des CPS-ECP et il a commencé aussi à s'intéresser au côté administratif de l'escadrille. En peu de temps, il est devenu commandant de l'escadrille puis, et il s'est aussi rendu compte du changement important dans l'organisation. Il n'y avait plus dans les classes autant d'étudiants qu'au début des années 1990 et le nombre de bénévoles au sein de l'escadrille diminuait. En discutant avec le commandant d'une escadrille voisine, l'escadrille nautique Humber, ils ont conclu que ce serait une bonne idée de fusionner les deux groupes.

La décision n'a pas été facile à prendre puisque les deux escadrilles existaient depuis plus de cinquante années, mais cela semblait être la meilleure solution. Les deux escadrilles se sont donc fusionnées pour devenir l'escadrille nautique Etobicoke et David en a été le premier commandant. Je me souviens d'avoir assisté à la fête soulignant l'événement et de lui avoir offert mes vœux de succès - David s'est toujours intéressé à la formation et il est vite devenu l'officier de formation du district. Dans ses rapports annuels au niveau national, il exprimait souvent sa préoc-

cupation sur le contenu des cours et la façon qu'ils étaient enseignés en disant : « Est-ce qu'on demande aux étudiants ce qu'ils veulent apprendre? ».

C'est ainsi qu'il s'est retrouvé à siéger au comité chargé de la réécriture du cours *Navigation nautique*. David a pu ainsi être témoin du processus de changement dans les CPS-ECP. Un changement pas toujours très rapide, mais quand même possible.

Dans la foulée de son questionnement sur la formation, il se demande encore : « Qu'est-ce que les étudiants qui s'inscrivent à nos cours veulent vraiment? » Tout le long de son parcours, il s'est toujours posé cette question, même lorsqu'il s'est occupé d'autres aspects du district York West. Chaque étape qu'il a franchi lui a permis d'en apprendre davantage et de communiquer avec d'autres personnes de façon à comprendre ce qui se passe dans toutes les régions du Canada.

Cependant, le rythme du changement dans les CPS-ECP ne l'a pas toujours satisfait et au printemps dernier, lorsqu'on lui a demandé s'il accepterait un poste au nouveau conseil d'administration, lequel devra être élu au cours du congrès de l'automne, il a répondu : «Je vais y penser ». Sa réflexion l'a amené à avoir plusieurs conversations intéressantes sur le sujet et il a finalement accepté le poste. Ainsi, à l'automne 2015, il est devenu l'un des nouveaux membres du Conseil d'administration des CPS-ECP.

David siège maintenant au Comité national des candidatures et il anticipe les défis qu'il devra relever puisqu'il fait maintenant partie des personnes qui « préparent l'avenir » et « scrutent les rouages des CPS-ECP pour voir ce qui fonctionne ou ce qui ne fonctionne pas ». Un autre sujet préoccupant est la pérennité du groupe et les moyens à prendre pour assurer la relève à tous les niveaux des CPS-ECP.

David dit : « Le nombre de nos Suite à la page 16



Nick Baets, N, président du Comité environnement, escadrille nautique Ottawa

lusieurs propriétaires de bateau possèdent aussi un animal de compagnie. Il n'est donc pas surprenant de rencontrer un ou des chiens, même dans les mouillages les plus éloignés. Certains propriétaires débarquent *Fido* pour qu'il « fasse ses besoins » à terre, alors que d'autres l'entraînent à se soulager à bord. Il faut se rappeler que les animaux domestiques, tout comme les humains, ont un impact sur l'environnement, que ce soit sur le bateau, dans l'eau ou à terre. De plus, les animaux de compagnie ont besoin qu'on les protège contre les risques associés à la navigation.

#### À bord du bateau

- Assurez-vous que votre animal porte une plaque d'identification indiquant le port d'attache du bateau ainsi que le numéro de téléphone à contacter au besoin. Certains vont jusqu'à faire implanter une puce électronique dans l'animal.
- Faites porter à votre animal un vêtement de flottaison individuel adapté à sa taille et à sa morphologie, même s'il est un bon nageur. Un plongeon accidentel peut le faire paniquer. De préférence, choisissez-en un de couleur voyante avec une poignée sur le dessus.
- Enseignez à votre animal des ordres simples comme : « embarque », « débarque ».
- Au besoin, procurez-lui des médicaments contre le mal de mer.
- Allez-y graduellement pour habituer un animal à naviguer. De préférence, l'entraînement devrait commencer lorsqu'il est jeune.
- Débarrassez-vous des déchets de l'animal dans la toilette du bord et non par-dessus bord.

#### En naviguant

- Prenez toutes les précautions nécessaires pour éviter que l'animal ne passe par-dessus bord et exercez-vous à réagir à cette éventualité.
- Restez attentif, même lorsque le bateau est à quai, car les accidents sont fréquents.
- Nagez avec votre animal et mettez au point une routine de récupération au cas où il tomberait à l'eau.
- Ayez à portée de la main une épuisette munie d'un long manche pour récupérer l'animal s'il tombe à l'eau.

#### À terre

- Rappelez-vous que dans les endroits éloignés, un animal et son maître font partie des espèces non indigènes.
- Apportez toujours des sacs de plastique pour ramasser les déchets laissés par votre animal.
- Gardez votre animal loin des autres animaux (faune autochtone, domestique ou sauvage).
- Rappelez-vous qu'un chien qui jappe constitue une forme de pollution sonore pour les espèces sauvages. Ce bruit représente un signal d'alarme qui perturbe les activités du milieu, comme la couvaison.

Il est possible de naviguer avec un animal domestique tout en protégeant les plans d'eau.

Pour en savoir plus, recherchez sur internet: «La navigation avec vos animaux de compagnie » (http://fr.discoverboating. ca/boating/boatingwithpets.aspx) «Programs for Water Loving Dogs» (http://www.boatus.com/pets/programs.asp)

Extrait de « Boat Green » 50 Steps Boaters can take to save our waters, par Clyde W. Ford.



## Les bateaux de ma vie : Le tout premier

R. John Garside, <u>AP</u> Escadrille nautique Prince Edward

Au cours de ma vie, j'ai embarqué dans bon nombre de bateaux et je me souviens encore de celui dans lequel j'ai mis le pied pour la première fois, à l'âge de trois ans. Mes grands-parents, mes parents et moi passions une semaine de vacances à la campagne, à un endroit appelé *The Three Cottages*, situé au nord de la ville de Campbelford, sur la rivière Trent. Au début des années cinquante, le trajet de la banlieue de Toronto jusqu'à cette région éloignée prenait de cinq à six heures. Il fallait emprunter une route à deux voies, le *King's Highway*, aussi appelée la *vieille route nº* 2, et faire plusieurs kilomètres sur des chemins de gravier. Le dernier kilomètre s'effectuait à travers champs, dans deux ornières.

Nous étions tous soulagés d'arriver au site, car le soleil cuisait et on avait besoin de récupérer! Je me souviens que pour moi, seul enfant du groupe, le long trajet était fascinant et j'avais l'impression de me retrouver dans un endroit mystique. Je me souviens encore de ma stupéfaction devant les trois chalets et la vue de la rivière Trent. Autour de moi, tout

était synonyme d'aventures et je voulais m'y donner à fond!

Nous occupions tous les cinq le chalet le plus au nord et celui-ci se trouvait à proximité de la clôture d'une ferme. De l'autre côté de la clôture se trouvaient de très grosses bêtes qu'il ne fallait pas déranger et qu'on appelait des vaches. Je n'avais jamais vu de vache auparavant et je suis resté plus d'une heure, debout sur la galerie, à les examiner!

Puis, après un déjeuner tardif, j'ai pu aller à l'aventure et explorer autour, à la seule condition de porter un gilet de sauvetage! Je n'avais jamais vu ni porté un tel accessoire auparavant et je le trouvais encombrant et peu confortable. La partie gonflée du gilet à l'avant gênait certainement ma vue et celle de la partie arrière mettait au défi toute tentative de m'asseoir où que ce soit. Mais je devais le porter, car il y avait de l'eau et je ne savais pas nager! Les trois chalets se trouvaient en bordure de la rivière Trent et, tout le long de la grève, poussaient des groupes de plantes marécageuses envahies de moustiques.

Vers le milieu de l'après-midi, je me suis rapproché de la rive et je l'ai aperçu. Un bateau! Il était petit, mais c'était le premier Suite à la prochaine page bateau que je voyais de près. Il était magnifique et aussi, bien attaché au quai. J'ai marché sur le quai puis je me suis assis pour l'admirer. Comme on m'avait dit d'être prudent, je comprenais que je ne devais pas poser un geste qui pourrait me mettre ou mettre quelqu'un d'autre en danger. Aussi, après être resté longtemps assis sur le quai, j'ai eu l'idée d'aller m'asseoir dans le bateau, où je voyais bien la présence de sièges.

Mais, il y avait un problème. Comment embarquer dans le bateau? Il était à l'eau et moi, sur le quai. La distance qui nous séparait n'était pas énorme, mais elle ne me paraissait pas assez sécuritaire. C'était un problème, mais pas insoluble. En examinant attentivement le bateau, j'ai vu que les sièges étaient plus hauts que le plancher du bateau. Donc, si je mettais le pied sur un des sièges plutôt que dans le fond du bateau, je pourrais y accéder en toute sécurité. Il y avait trois sièges. Un à la proue qui était petit et plutôt éloigné du quai. Le siège central était le plus volumineux et semblait le plus facile d'accès. Le siège arrière, à la poupe, avait de bonnes dimensions, mais la proximité de l'eau sur un côté le rendait plus dangereux pour moi.

Ainsi, avec beaucoup de précautions, j'ai placé mes pieds sur le côté du quai et tenté de rejoindre le siège central. J'ai étendu mes jambes de plus en plus jusqu'à ce qu'elles touchent le siège en bois. J'y étais presque et il a suffi que je déplace fermement le poids de mon corps du quai vers le bateau et mes deux pieds ont atteint le siège central. À ma grande surprise, le bateau s'est mis à pencher sur un côté, sous mon poids, et j'ai entendu le son de l'eau qui ballotte.

Ce que j'ignorais, c'est que le bateau qui était bien amarré au quai aux deux extrémités, était aussi rempli d'eau de pluie. En posant le pied sur le siège, l'eau s'est déplacée vers mon côté et j'ai vécu ma première mauvaise expérience nautique. À peine âgé de trois ans, ni athlète ni bon nageur, il ne me restait que peu de choix. Donc, c'est avec la ferme volonté de m'en sortir indemne que je me suis déplacé au centre du siège. La crise était passée et le bateau s'est rétabli. J'étais maintenant sur l'eau et j'ai adoré la sensation!

Ensuite, j'ai regardé autour de moi et j'ai réalisé que, vu d'un bateau, le monde était très différent. En fait, je me suis aperçu qu'il était beaucoup mieux. L'eau autour du bateau était si proche et la rivière si invitante. Mais la grande quantité d'eau au fond du bateau me perturbait, car elle nuisait aux déplacements à bord. J'en ai fait l'expérience en me déplaçant d'un côté à l'autre du bateau pour voir l'effet du mouvement de l'eau de cale.

Il fallait faire quelque chose. Comme je ne connaissais rien aux bateaux, la solution n'était pas évidente. Je n'avais jamais vu quelqu'un écoper ni pensé que cela pouvait se faire. Peu de temps après, mon grand-père est arrivé avec sa canne et son coffre à pêche. Il m'a regardé puis il a dit : « Tu as donc bien un beau bateau! En es-tu le capitaine? »

« Non! » ai-je répondu, puis je lui ai parlé de l'eau accumulée dans le bateau. Il m'a expliqué d'où elle venait et a ajouté qu'on pourrait facilement s'en débarrasser en utilisant une boîte de conserve, demain!

J'étais un peu déçu, mais je n'ai rien dit lorsqu'il m'a sorti du bateau et je l'ai ensuite regardé pêcher sur le quai. Il a été vraiment gentil, car il a répondu à toutes les questions que je lui posais, peu importe le sujet abordé.

Il a pêché durant tout l'après-midi et je suis resté à ses côtés sur le quai, attentif aux réponses qu'il me donnait, tout en gardant un œil attentif sur le bateau. Demain serait un autre jour, mais il promettait d'être tout aussi intéressant!

Prochain article: « Écopage et bien d'autres aventures... »

## **David Burt**

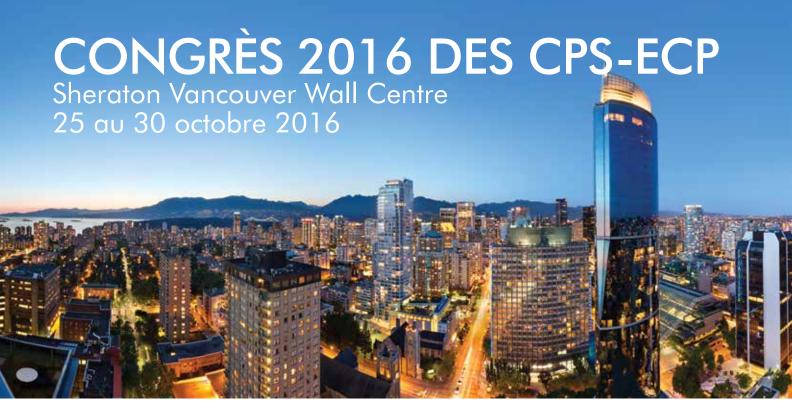
Suite de la page 13

membres diminue beaucoup. Que faut-il faire pour les retenir? L'escadrille nautique Etobicoke - sa propre escadrille - résultat de la fusion de deux escadrilles et qui comptait beaucoup de membres au début, peine maintenant à la tâche. Même le district fait face à des difficultés.

Une autre inquiétude est que la nouvelle génération qui navigue n'est pas intéressée à faire du bénévolat. Ils sont prêts à payer et les cours doivent être les plus courts possible.

David m'a dit : « Avant que le changement survienne, je voulais qu'il arrive. » Maintenant qu'il est administrateur, il veut faire la différence. Il dit : « Pour survivre et prospérer, nous devons changer nos façons de penser ». Au cours des prochaines années, David

aura certainement du travail à sa mesure. Je crois que les CPS-ECP sont entre bonnes mains avec une personne comme David à la barre. Réfléchissez à ce que vous venez de lire et faites part à David de vos commentaires et de vos inquiétudes au sujet de l'avenir des CPS-ECP.



#### Au plaisir de vous voir à Vancouver!

En 2016, le congrès annuel des Escadrilles canadiennes de plaisance se tiendra à Vancouver, à l'hôtel Sheraton Vancouver Wall Centre, du mardi 25 octobre au dimanche 30 octobre 2016. Pour la cinquième année d'affilée, la revue Travel Weekly's a décerné à cette ville le titre de « Meilleure destination au Canada ». Cette distinction annuelle est décrétée par des agents de voyage accrédités. La beauté naturelle de cette ville n'a d'égale que ses importants services cosmopolites et son vaste choix d'attractions étourdissantes. Vancouver est vraiment l'une des villes les plus pittoresques au monde et elle se trouve en troisième place quant à l'importance de son industrie cinématographique en Amérique du Nord.

Les clients de l'hôtel Sheraton se trouvent au cœur de la ville, tout près des boutiques de la rue Robson et à proximité des lieux branchés de Yaletown et Granville Island, des marchés publics, des clubs, des galeries d'art, des théâtres et du district des affaires et de la finance de la ville. On y trouve aussi une variété de restaurants offrant une cuisine locale ou internationale.

#### LIEU DU CONGRÈS ET HÉBERGEMENT

L'hôtel Sheraton Vancouver Wall Centre est au 1088 Burrard Street, Vancouver, C-B. Cet hôtel donne un service attentif et cette hospitalité dynamique cadre bien avec le style cosmopolite de la ville. On y trouve 733 chambres offrant des vues imprenables sur la ville, sur les montagnes environnantes et sur l'océan Pacifique. Les chambres du Sheraton ont toutes les commodités et vous vous y qui sentirez comme à la maison – des lits Sheraton sweet sleeper, des oreillers hypoallergéniques, de l'internet à haute vitesse dans toutes les chambres, une machine à café avec des sachets de café, téléviseur, radio, réveille-matin, fer et table à repasser, salle d'entraînement sportif bien équipée pour vous garder en forme, spa Vida Wellness avec service de thérapeute et salons de coiffure à

la fine pointe. On y trouve également un bassin de nage intérieur de 50 pieds (16 m), deux bains-tourbillon, trois restaurants et des salons de détente, en plus du chic *Bar One*, de l'Indigo Bar et du *Café One* d'allure contemporaine. Vous pouvez aussi commander un repas dans votre chambre.

Les sites d'attractions les plus populaires sont : l'aquarium de Vancouver, la galerie d'art de Vancouver, le Musée maritime, Science World, le Center for Performing Arts, le Queens Elizabeth Theatre, le parc Stanley et, près de la rue Robson, le centre commercial Pacific Centre. Le musée d'anthropologie à UBC (University of British Colombia) attire aussi beaucoup de visiteurs.

#### PROGRAMME PRÉLIMINAIRE

Le congrès 2016 de Vancouver se déroulera selon la marche à suivre habituelle des congrès précédents. En ce moment les principaux points à souligner sont les suivants : L'inscription des participants au congrès débutera le mercredi soir, alors que les articles en compétition pourront être déposés à partir de midi, le même jour. La réunion d'orientation des administrateurs aura lieu le jeudi matin et des réunions suivront en après-midi. Une réception d'accueil pour les nouveaux venus aura lieu le jeudi à 16 h 30. Les réunions des commandants de district, des commandants d'escadrille et celles des membres du Département de la formation, ainsi que plusieurs séminaires d'information se tiendront le vendredi après-midi. Comme par le passé, l'assemblée générale annuelle aura lieu le samedi matin, suivie dans la soirée par le gala et la soirée dansante du commandant en chef.

#### **ACTIVITÉS**

Le thème de la soirée costumée du vendredi soir est « Explorateurs de la côte ouest ». Les CPS-ECP invitent tous les membres à participer à cette soirée amusante et détendue en



faisant revivre ces pionniers de la côte Ouest : personnages connus ou de légende, pirates, corsaires et loups de mer.

#### **EXCURSIONS**

Dans le cadre du congrès annuel des CPS-ECP, le responsable des excursions, Darren Dyck, invite tous les membres à participer aux quatre excursions qui leur feront découvrir les beautés et la diversité de la ville de Vancouver. Il y a tant à voir à Vancouver et dans les environs que le comité organisateur a dû faire des miracles et choisir ce qu'il y a d'essentiel. Ici, chacun a quelque chose à découvrir et nous espérons sincèrement que vous participerez tous à au moins une excursion.

Mercredi 26 octobre – Cette première excursion permet aux membres et à leur conjoint(e) de monter à bord d'un bateau pour faire un tour de 30 minutes dans la baie de False Creek. Vous pourrez admirer l'aménagement spectaculaire d'une des communautés riveraines de Vancouver. Ensuite, un arrêt à Granville Island vous permettra d'explorer un magnifique marché public et de voir d'autres attractions. Au retour, ceux qui le désirent, pourront prendre leur temps d'explorer en visitant le Musée maritime, le Musée de Vancouver ou le Planétarium.

Jeudi 27 octobre – L'excursion du jeudi vous offre quelque chose de différent. « En 1917, la prohibition a frappé Vancouver plus durement que ne l'aurait fait « un verre de gin frelaté...», c'est ainsi que commence la description de la prochaine excursion. Vous visiterez les quartiers de Vancouver qui étaient interdits au début du vingtième siècle. Vous verrez où se trouvaient les bars clandestins (speakeasies) et autres lieux illégaux de consommation d'alcool et pourrez écouter des récits au sujet de policiers corrompus, de gangsters et de contrebandiers d'alcool. Si vous êtes plutôt du genre « détective de salon », un passionné d'histoire ou si vous souhaitez simplement essayer quelque chose de

différent, vous allez apprécier cette visite. Notez qu'il s'agit d'une visite à pied et qu'elle dure environ deux heures.

Vendredi 28 octobre – Le vendredi après-midi, nous vous offrons un circuit en autocar. Celui-ci vous permettra d'admirer plusieurs des vues spectaculaires qui ont fait la renommée de la ville. Vous irez ensuite là où la ville a vu le jour, dans le vieux Gastown - nommé ainsi d'après Gassy Jack Deighton, avant de traverser le fameux parc Stanley et admirer ses fameux mâts totémiques. Vous parcourrez ensuite le quartier chinois, l'un des plus étendus en Amérique du Nord, avant d'apercevoir le magnifique Centre des congrès de Vancouver, la vasque olympique des Jeux d'hiver et bien d'autres points d'intérêt. Nous prévoyons faire plusieurs arrêts pour vous permettre de prendre des photos.

Samedi 29 octobre – La dernière excursion, le samedi après-midi, amènera les participants à une croisière relaxante de trois heures dans le port de Vancouver. Le bateau est spacieux et vous pourrez profiter de cette croisière en compagnie de vos amis, anciens ou nouveaux. Le site de la ville au pied des montagnes de la rive nord est spectaculaire. Le port de Vancouver est un endroit dynamique avec de multiples points d'intérêt. On n'y retrouve pas seulement des ports de conteneurs ni de gare maritime, mais un va-et-vient constant d'embarcations de toutes tailles parmi un flot régulier d'hydravions dont la base est à un jet de pierre de notre point de départ. Surveillez bien la surface de l'eau et vous verrez sûrement une variété d'animaux marins. En plus d'un grand éventail d'oiseaux marins, attendez-vous à voir des phoques picotés, avec de la chance, une ou deux otaries et, en de rares occasions, des cétacés. Des hors-d'oeuvre seront servis et un bar payant est à votre disposition.

Pour de l'information sur les excursions, allez sur le site du congrès au : http://vancouver2016.ca/index.php/fr/ et vous pourrez vous inscrire.

#### ARTICLES EN COMPÉTITION

La compétition annuelle des CPS-ECP vise le matériel pédagogique, les albums de découpures, les publications, les peintures et les photos. Si vous expédiez votre article plutôt que de l'apporter au congrès, vous devez le faire avant le 1<sup>er</sup> octobre (voir le formulaire d'inscription). Si vous l'apportez au congrès, vous devez soumettre le formulaire d'inscription avant le 1<sup>er</sup> octobre. Dès votre arrivée, apportez l'article à la salle d'exposition. Veuillez remplir le formulaire d'inscription des compétitions, en indiquant si vous apportez votre article ou si vous l'expédiez. Veuillez SVP ne pas soumettre plus de trois photographies. Si vous participez à la compétition de sites Web, veuillez consulter le formulaire d'inscription pour obtenir plus de détails. Pour plus d'information, veuillez communiquer avec Anne MacDonald à agmac@telus.net.

Formu	laire d'inscription – Vancouver	2016	
Prénom		Nom de famille	Niveau de formation
L'article ser	a expédié 🖵 Qui 🖵 Non 🏻 L'article sera apporté au	congrès 🖵 Qui 🖵 Non	
Adresse		Ville	Province
Escadrille :		District	
Cochez	z votre division et fournissez une b	rève description de votre projet.	
Div. 1 - <b>M</b>	Natériel pédagogique		
Div. 2 - <b>A</b>	ides à la navigation		
Div. 3 - <b>A</b>			
Ar	rtisanat en général		
Pr	résentations		
	ublications		
Ві	ulletin de nouvelles		
Hi			
	ts visuels		
Pł	hotographie		
	louveaux médias		
М	eilleur segment du web*		
	nvironnement		

Tous les bulletins d'inscription et les articles en compétition que vous expédiez doivent être reçus au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre 2016. Expédiez-les à Anne MacDonald, Competitions Entry, 11730 Blakely Road S, Pitt Meadows, B.C. V3Y 1H1.

Les articles en compétition seront évalués au cours du congrès et nous afficherons le nom des gagnants sur le site Web de la compétition. Pour consulter les règlements, allez à: www.Vancouver2016.ca. Bonne chance!

<sup>\*</sup>Remplissez un formulaire en ligne pour vous inscrire à la compétition des sites web. La date d'échéance pour la réception des sites web est le 30 août 2016; toute modification apportée aux sites web après cette date ne sera pas prise en considération.

## GA VANCOUVER



à l'hôtel Sheraton Vancouver Wall Centre • 25 au 30 octobre 2016 1088 Burrard Street, Vancouver B.C. V6Z 2R9 Téléphone 1 800 325 3535

Congrès 2016 des CPS-ECP, 26 Golden Gate Court, Toronto, ON M1P 3A5 hqg@cps-ecp.ca Fax: (416) 293-2445

us devez remplir tous les blancs	<b>.</b>				
	Nom de famille			mation	
	Nom de famille		Niveau de formation		
	Ville				
le postal	Tél. rés	Courriel			
adrille		District			
de membre	Poste				
-ce votre première participation à un c	congres national? 🕒 OUI				
Comprend : souper et soiré	R TOUT LE CONGRÈS ée thématique du vendredi, dîner de l'AGA,		x 230 \$*/\$2	260 \$ =	\$
Comprend : souper et soiré	ée thématique du vendredi, dîner de l'AGA, du commandant en chef, le samedi.		x 230 \$*/\$2	260 \$ =	\$
Comprend : souper et soiré banquet et soirée de gala c	ée thématique du vendredi, dîner de l'AGA, du commandant en chef, le samedi.  DU CONGRÈS				\$
Comprend : souper et soiré banquet et soirée de gala comprend : REPAS INDIVIDUELS	se thématique du vendredi, dîner de l'AGA, du commandant en chef, le samedi.  DU CONGRÈS  administration		x 50 \$ =	\$	\$
Comprend : souper et soiré banquet et soirée de gala de REPAS INDIVIDUELS  Jeudi : Dîner du Conseil d' Vendredi : Dîner du Départ Vendredi : Souper et soirée	se thématique du vendredi, dîner de l'AGA, du commandant en chef, le samedi.  DU CONGRÈS  administration		x 50 \$ = x 50 \$ =	\$ \$	\$
Comprend : souper et soiré banquet et soirée de gala de REPAS INDIVIDUELS  Jeudi : Dîner du Conseil d'Vendredi : Dîner du Départ Vendredi : Souper et soirée Samedi : Dîner de l'AGA	se thématique du vendredi, dîner de l'AGA, du commandant en chef, le samedi.  DU CONGRÈS  administration rement de la formation  thématique - « Explorateurs de la côte ouest »		x 50 \$ =	\$ \$ \$	\$
Comprend : souper et soiré banquet et soirée de gala de REPAS INDIVIDUELS  Jeudi : Dîner du Conseil d'Vendredi : Dîner du Départ Vendredi : Souper et soirée Samedi : Dîner de l'AGA	se thématique du vendredi, dîner de l'AGA, du commandant en chef, le samedi.  DU CONGRÈS  administration rement de la formation		x 50 \$ = x 50 \$ = x 85 \$ =	\$ \$ \$ \$	\$

Date d'échéance (m/a)

Le tarif des réservations effectuées après le 12 septembre 2016 sera plus élevé.

☐ Mastercard ☐ VISA Nom sur la carte

Restrictions physiques, alimentaires ou autres :

🗖 Chèque : Veuillez émettre votre chèque à l'ordre de « CPS-ECP », pour « Congrès 2016 ». Les chèques postdatés ne seront pas acceptés.

**PAIEMENT** 

N° de carte Signature \_\_\_

Les officiers nationaux dont la chambre d'hôtel est payée par les CPS-ECP doivent la réserver directement au bureau national des CPS-ECP. Nous encourageons tous les officiers et tous les membres à assister, sans frais, aux séminaires, aux présentations et à l'assemblée générale annuelle.

#### **POLITIQUE D'ANNULATION**

Nous accepterons sans aucuns frais les annulations faites au plus tard le 12 septembre 2016. À compter du 13 septembre 2016, les demandes d'annulation seront sujettes à des frais d'administration de 35 \$. Après le 10 octobre 2016, les annulations ne seront partiellement remboursées que si un autre participant prend votre place.