LE HUBLOT

ÉTÉ 2015

Le Journal de voyage de Carmelle

Taima en cale sèche en Thaïlande

Six conseils pour les croisières en flottille

CHRONIQUES

Courants d'ici
En perspective
Le « Jet-Set »
Demandez à John
Le Villégiateur

Photo : Don Butt

CPS • ECP
Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance

COURANTS D'ICI

Jocelyne Guimont, rédactrice en chef
Escadrille nautique Belœil

Récemment, j'ai relu toutes les chroniques que j'ai rédigées dans *Le Hublot* depuis 2007, année où je suis devenue rédactrice en chef. J'en ai écrit vingt-sept jusqu'à présent et, autant que possible, je ne veux pas me répéter. Mais, encore une fois ce printemps, il semble qu'il soit nécessaire de souligner certains messages.

Au printemps de l'année dernière, ce sont deux pêcheurs qui se sont noyés dans le lac des Deux-Montagnes et cette année, un jeune homme parti en canot avec son amie, par une soirée venteuse, s'est noyé dans le bassin de Chambly. L'eau est tellement froide en début de saison que le choc hypothermique peut être fatal. Pour en savoir plus, consultez le *Nautiguide Québec 2015*, à la page 305, à Choc hypothermique ou allez à www.coldwaterbootcamp.com pour voir des vidéos (en français) qui montrent neuf personnes déterminées qui ont plongé dans l'eau froide à 6°C, pour constater ce qui arrive dans la vraie vie.

Dans un article paru dans l'hebdomadaire *Laurier Le Journal*, du 15 mai 2015, Monique Parent, commandante de l'unité 16 de la Garde côtière auxiliaire Québec, affirme « l'eau du Richelieu est actuellement à 13° Celsius et il faut porter son gilet de sauvetage, surtout dans les embarcations de six mètres et moins. » Son équipe de bénévoles avait l'intention de procéder à des patrouilles sur la rivière pour tenter de retrouver le corps du jeune homme, mais ce matin, 19 mai, j'ai appris qu'il avait été retrouvé dans le bassin de Chambly.

Comme je l'ai déjà souligné et que vous l'avez sans doute remarqué, la majorité des articles du *Hublot* sont des traductions d'articles que des membres anglophones des CPS-ECP, domiciliés en Ontario ou dans l'Ouest du pays, ont rédigés pour *The Port Hole*, lequel est inséré dans la revue *Canadian Yachting*. À part la chronique amusante du Villégiateur - qui doit d'ailleurs être traduite de l'anglais au français - nous avons peu d'écho des plaisanciers du Québec. Je vous invite donc à envoyer un texte et des photos de vos activités nautiques sur les lacs et cours d'eau du Québec ou d'ailleurs, de vos activités d'escadrille, de vos coups de cœur, etc.*

Je m'adresse surtout aux nouveaux membres, à ceux qui viennent d'obtenir leur carte de conducteur ou qui ont réussi l'examen du cours *Navigation nautique*. Nous avons besoin de vous dans les escadrilles pour continuer notre travail de sensibilisation à la sécurité nautique. J'en profite pour remercier Lise Blais, de l'escadrille nautique Québec, qui donne un bon coup de main en traduisant plusieurs articles pour *Le Hublot*.

Mon conjoint, Serge St-Martin, est aussi un bon exemple de pérennité. Après avoir occupé de nombreux postes et grimpé tous les échelons au sein de l'organisation, il ne s'est pas « évanoui » dans la nature après avoir été commandant en chef, de 2005 à 2007, comme la plupart de ses prédécesseurs. Il est revenu à la base, là où le besoin était le plus pressant, c'est-à-dire aux postes de commandant d'escadrille et d'instructeur du cours *Matelotage*, sans oublier tout le travail de traduction et de révision qu'il effectue encore. Je sais, c'est un hyperactif, il a besoin de s'occuper l'esprit, mais son énergie est inépuisable et elle est entièrement dédiée aux CPS-ECP. Je suis bien placée pour le dire. C'est vrai, il a aussi une autre passion, la danse folklorique internationale qu'il pratique tous les lundis soirs. Ça m'étonne qu'il n'ait pas encore recruté de nouveaux étudiants parmi eux!

En ce mois de mai, ce qui l'intéresse, c'est l'éradication des pissenlits et je vous garantis que d'ici une semaine, il n'en restera plus un seul sur la pelouse, car il s'occupe de chacun personnellement...

Je vous invite à assister au congrès annuel qui se tiendra à Niagara Falls, du 21 au 24 octobre 2015, au Hilton Hotel and Suites. Vous trouverez l'information sur l'inscription, les forfaits et les excursions offertes à la dernière page du *Hublot*. Si vous n'avez jamais assisté à un congrès annuel, c'est le moment ou jamais, car Niagara vaut le détour!

* envoyez vos textes à lehublot@cps-ecp.ca

Don Griffin, AP, officier de formation national
Escadrille nautique Capilano

À la fin mars, le Département de la formation a tenu ses réunions printanières auxquelles étaient invités les représentants des districts et les membres de ses comités. Du vendredi soir au dimanche matin, de nombreux sujets de discussion ont été abordés au cours de ces réunions. Les membres qui souhaitent en connaître le contenu trouveront le compte-rendu en s'inscrivant sur le site Web des CPS-ECP et en cliquant sur Site des membres/Département de la formation/Réunions.

Vous trouverez la mise à jour de chacun des cours dans les rapports individuels des directeurs de cours affichés sur le site Web des CPS-ECP; donc, je ne citerai que les mises à jour majeures.

Le cours *Matelotage* a été achevé en décembre dernier et quatre escadrilles nautiques l'ont donné.

En février dernier, Transports Canada a finalement approuvé le guide d'étude du cours français en ligne menant à l'obtention de la CCEP. Nous avons fait les corrections finales pour résoudre les problèmes de communication entre les divers sites Web et l'application est maintenant en ligne. Merci à Dave Bieman et au reste de l'équipe pour leur travail acharné sur ce projet.

Le Comité de météo, sous la direction de Dorit Girash, a achevé une vaste réécriture du contenu et est en train de faire un test bêta du cours anglais *Weather* en Ontario. Leur plan est d'offrir ce cours à tous en septembre.

Un comité sous la direction de Gary Clow, officier de formation du district Pacific Mainland, a conçu la nouvelle formation pratique « On the Water » (Sur l'eau) pour la manœuvre d'embarcations. Elle comprend une fiche d'évaluation pour les chefs de bord potentiels. Ce printemps, ils veulent tester ce cours bêta dans la région de Vancouver.

Cinq escadrilles nautiques testent actuellement deux nouveaux cours bêta, *Beyond the PCOC* (Au-delà de la CCEP) et *Introduction to Navigation* (Introduction à la navigation), qui ont été développés à partir du cours anglais *Boating Essentials* (Navigation nautique). Chaque cours est conçu pour être donné en cinq ou six semaines; les deux cours contiennent tout le matériel du cours actuel *Boating Essentials* et, en plus, des chapitres choisis du *Boating Course* (Navigation de plaisance). À ce jour, la réaction globale a été positive. Il est prévu pour l'année de formation 2015-2016 que ces deux cours anglais soient offerts en parallèle avec *Boating Essentials*, tandis que seul le cours *Navigation nautique* sera offert en français.

Le Comité de formation virtuelle, sous la direction de Carolyn Reid, est à la recherche de moyens pour offrir des cours à distance en utilisant un modèle d'apprentissage mixte. Une partie de la formation serait donnée sur Internet en utilisant des logiciels comme *Go To Training*, tandis que d'autres parties auraient lieu en classe. Nous pensons également à utiliser notre réseau d'examinateurs reconnus du cours *Radio maritime* comme ressource, afin de fournir des surveillants d'examen pour d'autres cours.

La terre et les océans se réchauffent

Dans une publication conjointe, la NASA et NOAA (National Oceanic and Atmosphere Administration) en sont venus à la même conclusion, après une étude que ces organismes ont effectuée, chacun de leur côté, sur le même sujet. La température à l'échelle mondiale est à la hausse. Depuis l'établissement de méthodes modernes d'enregistrement des données, en 1880, l'année 2014 a été la plus chaude. Selon ce rapport, le facteur principal est le réchauffement des océans qui se fait plus rapidement que celui des continents. La température des océans est à un degré au-dessus de la normale, ce qui bat déjà un record. En 2014 et pour la quatrième année d'affilée, les températures enregistrées ont été les plus élevées depuis que de telles données sont compilées. Certaines parties de l'Europe, du Royaume-Uni et de l'Australie ont battu des records de hautes températures, alors que la Californie a subi de sérieuses périodes de sécheresse.

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

Mise en page
Liz Laverty

Photographe
Don Butt, PA

Traduction
Lise Blais
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Révision linguistique
Jocelyne Guimont
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction
Joan Eyolfson Cadham, M
Don Griffin, PA
John Gullick, PA
James R. Hay, NJ
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

BÉNÉVOLES RECHERCHÉS

Le département de la Formation a besoin de votre appui pour arriver à terminer ses tâches en temps opportun. En ce moment, nous avons besoin d'aide dans les domaines suivants et votre aide serait appréciée (veuillez noter que le bilinguisme est requis, puisque le travail se fait en anglais).

Illustrateurs – Nous avons actuellement trois illustrateurs qui effectuent tous les dessins et tableaux pour nos cours, bulletins, etc. Ils ont besoin d'aide! Si vous savez comment utiliser les logiciels *Illustrator* ou *Photoshop* et êtes prêts à donner un coup de main, communiquez avec moi et je vous mettrai en communication avec la directrice du comité.

Traducteurs – Nous avons toujours besoin de personnes qui peuvent traduire de l'anglais au français ou réviser des textes, afin de nous assurer que le message est conforme dans les deux langues.

Personnes douées en informatique – nous recherchons des personnes qui ont des habiletés en informatique pour la mise au point de nouveaux programmes de formation à distance et la préparation de matériel pour CD et pour dossiers qui seront téléchargés à nos membres.

Création et élaboration de cours – Nous sommes toujours à la recherche de personnes qui peuvent apporter leur appui aux directeurs de cours dans la mise au point et la préparation de matériel de cours. En ce moment, nous avons surtout besoin de l'aide de francophones au comité du cours Sur l'eau en ligne. Nous acceptons l'aide de bénévoles selon leurs disponibilités, que ce soit quelques heures par mois ou des centaines d'heures par année. Toute aide est appréciée, car elle permet aux CPS-ECP d'aller de l'avant. N'hésitez pas à communiquer avec moi si vous êtes prêt à nous donner un coup de main afin de pouvoir offrir à temps du matériel de cours pertinent pour tous les plaisanciers.

Communiquez avec Don Griffin à : neo@cps-ecp.org

À TOUTES LES ESCADRILLES NAUTIQUES FRANCOPHONES

Dans les prochains numéros du *Hublot*, j'aimerais réserver une page où les escadrilles pourraient annoncer un événement spécial ou une conférence à venir. En connaissant la date et le lieu des événements, cela permettrait à un plus grand nombre de personnes d'y participer. Comme les membres des ECP sont sur leur bateau en été, il s'agirait, à moins d'exception, d'activités tenues en automne, en hiver et au printemps. Il serait aussi intéressant de pouvoir publier un article qui aurait paru dans un bulletin d'escadrille, car je suis certaine que tous aimeraient lire des histoires nautiques de chez nous. Envoyez votre information à **lehublot@cps-ecp.ca**.

N.B. Les dates de tombée du *Hublot* se situent dans la première semaine des mois de mars, juin, septembre et décembre, un mois avant sa parution.

Jocelyne Guimont,
rédactrice en chef, *Le Hublot*

Six conseils pour les croisières en flottille et les mouillages à l'épaule

Photo : Jeanette Gordon, Grace Harbour, Desolation Sound, BC

1. Y a-t-il des frais si j'oublie d'annuler une réservation à une marina?

Les gestionnaires de marinas comprennent que la météo ou les bris mécaniques peuvent contrecarrer les projets de croisière. Ils ne s'attendent pas à être avisés immédiatement des changements de réservation et habituellement, ils ne font pas payer ceux qui ne se présentent pas. Cependant, certaines marinas gardent une liste de ceux qui ne se sont pas présentés comme prévu, ce qui peut être quelque peu embarrassant la fois suivante où on veut réserver. Par contre, les gérants de marinas s'attendent à ce que le responsable des bateaux qui voyagent en flottille leur fournisse une liste complète des bateaux qui font partie du groupe, de même que la longueur des bateaux et la durée du séjour, afin de leur assigner des emplacements regroupés aux pontons.

2. Quelles sont les règles de savoir-vivre pour se mettre à l'épaule en groupe?

- Le premier bateau qui s'installe doit jeter l'ancre et frapper une amarre à terre avant d'accepter des bateaux à son épaule. Les autres bateaux doivent suivre les instructions du chef de groupe. Celui qui reçoit l'autorisation de se joindre au groupe doit jeter l'ancre avant de reculer à bâbord ou à tribord de ceux qui sont déjà installés.
- Chaque bateau qui se joint au groupe se voit assigner un côté pour se mettre à l'épaule.
- Le bateau qui s'approche du groupe doit placer trois défenses pare-battage au niveau du liston et trois longues amarres (15 à 25 pi) sur le côté où il s'attache au groupe.

Le capitaine a la responsabilité de vérifier la hauteur des listons et de s'assurer que les défenses sont adéquatement placées de façon à protéger les bateaux. C'est le bateau qui se joint au groupe qui fournit les amarres pour s'y attacher. Habituellement, on lance d'abord l'amarre du milieu du bateau, pour qu'elle soit frappée au taquet du milieu de l'autre bateau. Ensuite, on lance les amarres arrière et avant. L'amarre arrière est ajustée en premier pour positionner le bateau et ensuite, on ajuste les autres. Évidemment, plus le bateau est gros, plus il aura besoin de grosses défenses pour se protéger. Il faut être conscient que le vent, les vagues et le sillage des navires qui circulent peuvent causer des dommages aux bateaux à l'épaule.

- En positionnant les défenses, il faut s'assurer de ne pas obstruer les sorties d'échappement ou de drain qui sont sur la coque.
- Il faut toujours être prêt à aider pour attraper les amarres d'un autre bateau.
- Lors de l'achat d'une amarre arrière, il faut songer à opter pour un très long cordage flottant, de couleur éclatante (600 pi). L'arbre le plus proche sur lequel on s'attache à terre pourrait être plus loin que prévu.

3. Que faire s'il n'est pas possible de frapper une amarre arrière pour relier le groupe à la terre?

Demandez la permission avant de s'installer à l'épaule d'un bateau déjà à l'ancre. Il ne doit pas y avoir plus de trois bateaux à l'épaule sur une seule ancre. Le bateau à l'ancre doit être au centre du groupe. Il ne faut pas mouiller plus d'une ancre, car sans amarre à terre, le groupe va suivre le déplacement du vent ou du courant.

4. Est-il correct de se déplacer d'un bateau à l'autre dans un groupe à l'épaule?

Absolument! Mais en fait, il est plus poli de demander la permission de passer, la première fois qu'on doit le faire. De plus, il faut éviter, si possible, de constamment se promener d'un bout à l'autre du groupe.

5. Est-il correct de se séparer du groupe si on est au milieu?

Oui, on peut se séparer, car tout est possible et personne n'est « prisonnier » du groupe. Mais ça ne se fait pas sans planification ni effort. Si on doit partir avant les autres, il est préférable de ne pas être celui dont l'amarre est à terre ou l'ancre au fond. Il vaut mieux aussi ne pas être au milieu, mais au bord. Ce n'est pas toujours possible, car il est préférable de mettre les plus petits bateaux au bord et les plus grands au centre.

6. Peut-on avoir un peu d'intimité dans un groupe à l'épaule?

Oui, mais à l'intérieur de son propre bateau. Les mouillages à l'épaule sont des événements sociaux. Cependant, personne ne s'offusque si parmi ceux qui voyagent en groupe, certains préfèrent mouiller en solitaire pour ensuite visiter le groupe avec l'annexe.

Extrait de : Port Moody Power and Sail Squadron. Tips and Etiquette for Cruising par Dave and Kim Edgar: http:// www.cps-ecp.ca/portmoody/Uploads/-234Frequently-Ask-Questions.pdf. Ça vaut la peine de suivre la liste et faire toutes les vérifications.

DEMANDEZ À JOHN

Photo : Vanessa Schmidt

John Gullick, PA, Gestionnaire des programmes gouvernementaux et des projets spéciaux

Ces derniers temps, on m'a posé un certain nombre de questions sur l'utilisation de la radio maritime VHF. Voici quelques-unes de ces questions et les réponses que j'ai données.

Q - La Garde côtière canadienne (GCC) va-t-elle cesser la surveillance du canal 16 (fréquence moyenne de 2182 kHz), comme l'ont fait les Américains?

R - En octobre 2013, à la suite d'une annonce de la Garde côtière américaine (USCG Marine Safety Alert 06-13, datée du 18 juin), concernant l'arrêt de la surveillance de la bande des moyennes fréquences du réseau côtier, la GCC a émis le communiqué suivant : « Cette décision n'aura aucun impact sur les communications maritimes à la GCC ni sur celles du contrôle du trafic maritime. La GCC va continuer à surveiller la fréquence 2182 kHz et à émettre sur la fréquence 2 MHz. Nous n'avons pas l'intention de mettre fin à ces services. »

J'ai de nouveau communiqué avec le QG de la GCC à ce sujet, en octobre 2014, pour me faire confirmer : « Il n'y a eu aucune discussion au niveau des cadres supérieurs concernant l'arrêt de la surveillance de la moyenne fréquence 2182 kHz. Si on l'envisage dans le futur, il faudra aller en consultation publique. »

La Garde côtière canadienne continue de surveiller la voie 16.

Q - Comment activer la fonction d'appel sélectif numérique (ASN) sur ma radio VHF marine?

R- Il faut contacter le bureau régional de gestion du spectre et des télécommunications d'Industrie Canada pour obtenir un numéro d'Identité du service mobile maritime (ISMM) et ensuite suivre les instructions d'installation de l'ASN dans le manuel de l'utilisateur de la radio. Il est impossible d'activer l'ASN sans le numéro ISMM.

Q - Puis-je utiliser l'ASN pour un appel de routine?

R - En plus de la fonction automatique d'appel de détresse d'urgence, les radios VHF-ASN permettent de procéder à un contact initial avec une autre embarcation, via l'appel de « routine » sur le canal 70. C'est un canal de communication qui utilise le numéro d'identité (ISMM) à la manière d'une pagette. Cette fonction permet d'entrer en contact de façon numérique avec l'appareil radio d'une autre embarcation pour le diriger vers un canal de communication vocale.

Q - Comment trouver les canaux VHF de communication vocale à l'endroit où l'on navigue?

A - Dans le manuel de cours *Radio maritime VHF* des CPS-ECP, on trouve à l'annexe 1 le tableau des fréquences VHF sur la bande 156 à 174 MHz du service mobile maritime. Ce tableau identifie clairement chaque voie de 01 à 88, sa zone d'opération, le genre de service fourni et le type de trafic qui peut utiliser la fréquence. On peut aussi trouver cette information sur le site de gestion du spectre d'Industrie Canada, en cherchant RBR 2 (anciennement RIC 13).

En résumé :

La radio ASN surveille automatiquement, continuellement et silencieusement le canal ASN approprié, soit le canal VHF 70. L'ASN ne se limite pas aux situations d'urgence. Les alertes d'urgence ou celles de sécurité et les appels « à toutes les stations », peuvent être transmis aux stations de la GCC et émises par celles-ci. L'ASN sert aussi à établir les contacts de routine avec les bateaux équipés de l'ASN ou avec les stations côtières, sans avoir à faire un appel vocal sur une voie d'appel ou de détresse, comme la voie 16.

LE « JET SET »

Bradley Schmidt, escadrille nautique Markham-Agincourt

Je crois que les plaisanciers qui vivent là où le climat est plus clément ne peuvent pas vraiment comprendre ce que l'été représente pour les Canadiens. Les quelques précieux mois au cours desquels la température de l'eau et de l'air s'adoucit sont vraiment synonymes de plaisirs sur l'eau pour les plaisanciers de chez nous. Cela signifie que, collectivement, nous passons beaucoup plus de temps à *penser à la navigation* qu'à réellement *naviguer*. Dans mon cas, cela signifie aussi naviguer en ligne à la recherche de vidéos et de nouveautés qui m'apporteront encore plus de plaisirs lorsque l'été sera enfin là.

Au milieu des années 1990, mon semi-hors-bord Spectrum, destiné à la fois à la pêche et au ski nautique, a fait mon bonheur. Doté d'un moteur à deux temps Mercury de 60 chevaux et d'un moteur Kicker 4 hp, ce bateau me permettait de passer la journée sur l'eau ou d'aller d'une plage à une autre, sans utiliser trop de carburant. Comme point négatif, le moteur de 60 chevaux peinait à faire planer le bateau si on embarquait plusieurs passagers ou lorsqu'on remorquait un tube gonflable. Il serait possible d'installer un moteur de 75 chevaux sur ce bateau, mais changer de moteur pour accroître la puissance se chiffre dans les milliers de dollars. J'ai donc opté pour une solution simple qui a fait ses preuves : l'installation d'un stabilisateur «StingRay» sur le moteur que je possède déjà. J'ai souvent remarqué ces « ailes » de plastique moulées sur des moteurs hors-bords de toutes sortes. En théorie, elles servent à relever et soutenir l'arrière du bateau à l'aide des forces hydrodynamiques, tout en poussant l'avant légèrement vers le bas. Ainsi, le bateau garde une meilleure assiette. Le manufacturier offre plusieurs versions du stabilisateur, déclarant que chaque modèle peut réduire de 50 % le temps nécessaire pour arriver à planer. J'ai choisi le modèle classique, qui est aussi le moins dispendieux, car il s'harmonise bien avec mon Mercury 1990. Il m'a coûté 62,99 $, et j'ai hâte de vous en décrire les performances dans le prochain numéro.

Toutefois, l'an dernier j'ai utilisé plus souvent ma chaloupe de pêche en aluminium de type Jon 1236, équipée d'un moteur de 2,5 hp. J'ai certainement embarqué plus de poissons dans le petit bateau que dans le grand. Le chalet où je passe mes étés est situé au bord d'un lac dont le niveau d'eau varie grandement au cours de la saison. Mon petit bateau Jon 1236 est parfaitement adapté à cette situation et il est toujours prêt à servir pour une virée sur le lac. Sur des vidéos que j'ai visionnées, j'ai vu des chaloupes de type Jon, équipées de ces nouveaux moteurs de boue à entraînement de surface qui sont de plus en plus populaires auprès des chasseurs et amateurs de plein air qui désirent explorer les zones marécageuses et vaseuses. Ce sont des moteurs refroidis à l'air avec un système de propulsion en surface, efficace dans la boue, les algues, les chicots et autres obstacles. Je rêve d'en essayer un et peut-être même de me joindre aux bricoleurs qui fabriquent leur propre moteur à partir de pièces disparates. Voilà un autre sujet pour un prochain article.

Finalement, il semble y avoir un engouement dans les émissions de fin de fin de soirée, que ce soit sur YouTube ou *America's Funniest Videos*, pour les « échecs spectaculaires ». Pourvu qu'on n'y aperçoive jamais un drapeau des ECP! Pour ne pas être la vedette des échecs spectaculaires, sur la rampe de mise à l'eau ou sur l'eau, voici quelques conseils à suivre l'été venu :

- Exercez-vous à reculer avec la remorque avant de vous présenter à la rampe de mise à l'eau, pour éviter de faire une mise en portefeuille sous les caméras de surveillance.
- Ne détachez pas le câble qui retient le bateau au treuil de la remorque avant que l'embarcation ne soit à l'eau, à moins que le bateau flotte sur le béton.
- À moins de conduire une voiture amphibie, serrez bien le frein à main lorsque vous êtes sur la rampe.
- Insérez convenablement le bouchon du drain avant de mettre l'embarcation à l'eau.
- Si vous faites des virements de bord et surtout, des virements lof pour lof, attention aux têtes, surtout s'il y a des caméras dans les environs. BAISSEZ-vous!
- Si vous devez sauter à l'eau, le vêtement de flottaison va aussi retenir votre bikini. Donc, il vous sauve de bien des façons.
- Si le bateau-remorqueur qui vous a secouru est conduit par le « gars » qui n'a pas suivi un cours de navigation des ECP, vous pouvez toujours larguer l'amarre de touage avant qu'il ne vous entraîne sur les récifs.

ÇA PEUT ARRIVER!

Joan Eyolfson Cadham, M
Escadrille nautique Saskatchewan

L'événement s'est produit il y a plusieurs années, alors que nos enfants étaient encore en bas âge, mais l'image qui est restée gravée dans ma mémoire est aussi claire et terrifiante que si elle s'était imprimée hier.

Nous vivions dans la région de Montréal et étions en visite chez des amis plaisanciers à Ottawa. C'était bien avant l'époque où l'un ou l'autre d'entre nous pense à suivre un cours de navigation ou achète des gilets de sauvetage ou de l'équipement de sécurité nautique. Nous étions jeunes, nous étions invincibles et, après tout, nous avions appris tout ce qu'il fallait savoir sur la navigation auprès d'un ami qui possédait un bateau. Nous étions plusieurs à bavarder au bord de l'eau, soit quatre ou cinq mères et environ six ou sept enfants pataugeaient à côté. Les hommes étaient aux alentours, s'amusant à bord de leur bateau. Un couple a voulu faire un tour en voilier, alors quelqu'un a offert de les amener et nous, les mères, devions surveiller leur fille de deux ans.

Un peu plus tard, mon attention s'est tout à coup porté sur le babillage des enfants - nos enfants - qui se demandaient calmement, d'un ton interrogatif : « Est-ce qu'elle est en train de se noyer? » Je me suis retournée. Tout ce que j'ai vu, c'était les volants d'une culotte - celle que portait l'enfant que nous, adultes responsables, devions surveiller et protéger. J'ai agi par pur réflexe en agrippant l'enfant pour la sortir de l'eau et je l'ai serrée sur ma poitrine. Elle a toussé, puis régurgité une tonne d'eau avant de se mettre à pleurer. Je n'ai jamais été si contente d'entendre les pleurs d'un enfant.

Bien entendu, tous les enfants étaient à l'eau et il en était de même pour les adultes. Et bien entendu, aucun de nous ne portait une veste de flottaison. Et nous avions vraiment l'impression d'agir correctement et de surveiller tous les enfants.

J'ai trouvé un excellent rapport très bien détaillé sur le site de la Croix-Rouge : http://www.croixrouge.ca/que-faisons-nous/natation-et-securite-aquatique/recherche-sur-les-noyades?lang=fr-CA.
Voici les statistiques qui m'ont donné un choc. « *Dix années de recherches à l'échelle du Canada démontrent que dans la majorité des décès liés à la navigation - que ce soit en embarcation motorisée ou non motorisée - les victimes ont négligé les principes de base de la sécurité nautique, comme le port systématique d'un dispositif de flottaison, l'utilisation d'équipement protecteur contre l'immersion en eau froide et la vérification des conditions météorologiques soit, le vent, les vagues et la température de l'eau. La plupart des victimes n'ont probablement pas suivi une formation appropriée en sécurité nautique et, pour nombre d'entre elles, le niveau de maîtrise de la natation était inadéquat pour se débrouiller en cas d'immersion imprévue.* »

Aurions-nous tenu compte de cet avertissement si nous l'avions lu à l'époque des débuts de la navigation

Suite à la page suivante

Vos fusées sont-elles encore bonnes?

Si la date de fabrication inscrite sur vos fusées de détresse est inférieure à 2011, elles sont déjà périmées. Vous ne devez pas les allumer, ni les jeter à l'eau, ni les déposer dans vos ordures ménagères. L'élimination de ces fusées est un dilemme permanent pour tous les plaisanciers au pays. Afin d'aider les plaisanciers à se débarrasser de leurs fusées périmées de façon sécuritaire et soucieuse de l'environnement, les CPS-ECP, en collaboration avec certains marchands C I L, ont mis sur pied les Jours d'information sur l'équipement de sécurité et de cueillette de fusées périmées. Au cours de cette période, vous pourrez en apprendre davantage sur l'équipement de sécurité requis et vous débarrasser de vos fusées périmées, sans frais, et de façon sécuritaire.

Selon les normes établies par Transports Canada, la durée de vie des fusées de détresse est de quatre ans, à partir de la date de fabrication. Cela signifie que les plaisanciers doivent remplacer leurs fusées après trois ou quatre saisons de navigation. Donc, si la date de fabrication de vos fusées est 2011, elles seront périmées au cours de l'année. Vous devrez les remplacer...c'est la loi!

Il existe quatre types de fusées : Type A – Fusées à parachute, Type B – Fusées à étoiles multiples, Type C – Feux à main, Type D – Signaux fumigènes. Pour obtenir de l'information sur les caractéristiques propres à chaque type de fusées et sur le nombre de fusées requis sur votre bateau, veuillez consulter le Guide de sécurité nautique de Transports Canada à http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/TP-511f.pdf.

Pour obtenir de l'information sur l'équipement de sécurité requis, sur les journées de cueillette des fusées périmées et le lieu où elles se tiendront, allez sur : www.cps-ecp.ca ou appelez au 1-888-277-2628.

Contribution financière de :

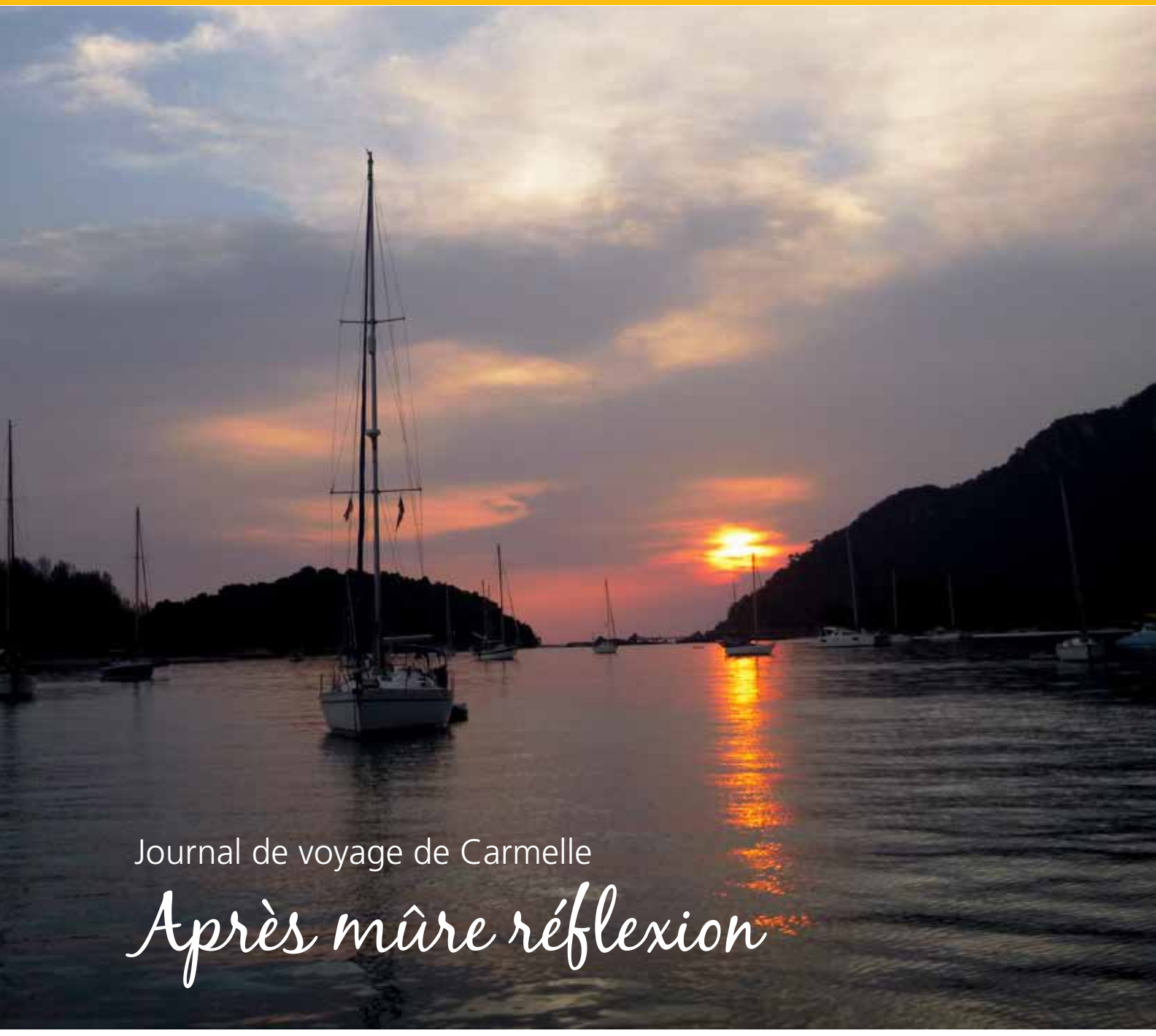
Transport Canada Transports Canada

Suite de la page précédente

à Montréal? Je ne sais pas. Il est vrai que nous amenions alors nos enfants dans des petits bateaux sans leur faire porter un gilet de sauvetage. Il ne faut pas s'étonner si nous ne leur avons pas fait porter de gilet de sauvetage alors qu'ils se baignaient au bord de la rivière des Outaouais.

Dans le rapport sur les noyades au Canada, en 2013, publié sur le site http://www.lifesaving.org/public_education.php?page=368: de la Société de sauvetage, j'ai trouvé une autre préoccupation majeure : « *Selon le dernier rapport du coroner, le nombre de noyades continue d'augmenter. Avec un total de 483 victimes en 2010, le chiffre est à la hausse pour la sixième année consécutive, soit 470 noyades ou plus au Canada. Au cours des 5 dernières années (2006-2010) , les noyades ont été en hausse de 7 % par rapport à la moyenne des 5 années précédentes (2001-2005).* »

Ce sont là les statistiques les plus récentes que nous pouvons consulter. Selon le rapport de la Société canadienne de la Croix-Rouge dont il a été question plus haut, il y a chaque année environ 525 décès sur l'eau au Canada. « *Dans plus de 24 % des cas de décès, un gilet de sauvetage se trouvait à bord, mais personne ne le portait* ». *Probablement que les mêmes statistiques s'appliquent aussi pour les enfants qui se baignent près du rivage - les gilets de sauvetage sont dans l'auto ou dans le chalet.* »



Journal de voyage de Carmelle

Après mûre réflexion

Texte et photos de
Carmelle Rousselle

Depuis leur départ de Montréal, le 22 septembre 2006, Carmelle, son conjoint et leurs deux chats bourlinguent dans les mers du Sud. Nous avons fait la connaissance de Carmelle à l'automne 2009 et avons suivi ses aventures dans d'autres numéros du Hublot. À l'été 2014, Carmelle et son conjoint sont revenus au Québec pour trouver un foyer temporaire pour leurs chats, Snoro et Noirot. Le récit qui suit raconte ce qui a précédé leur retour à Montréal.

Beaucoup d'eau a coulé sous la coque depuis notre départ de Singapour en février 2014. En quittant le *Changi Sailing Club* avec notre moteur qui fonctionne à merveille, nous prenons un cap sur Sebana Cove Marina située dans la rivière Santi, à l'ouest de Johor Bahru en Malaisie. Nous passons plusieurs semaines dans cette marina, autrefois un lieu de villégiature 5 étoiles et maintenant laissée à l'abandon. Durant notre séjour, des rénovations étaient en cours, mais les quais de la marina n'étaient pas la priorité. Les quelques rares clients devaient, à leurs risques et périls, marcher sur un bout de quai sévèrement endommagé pour atteindre le restaurant.

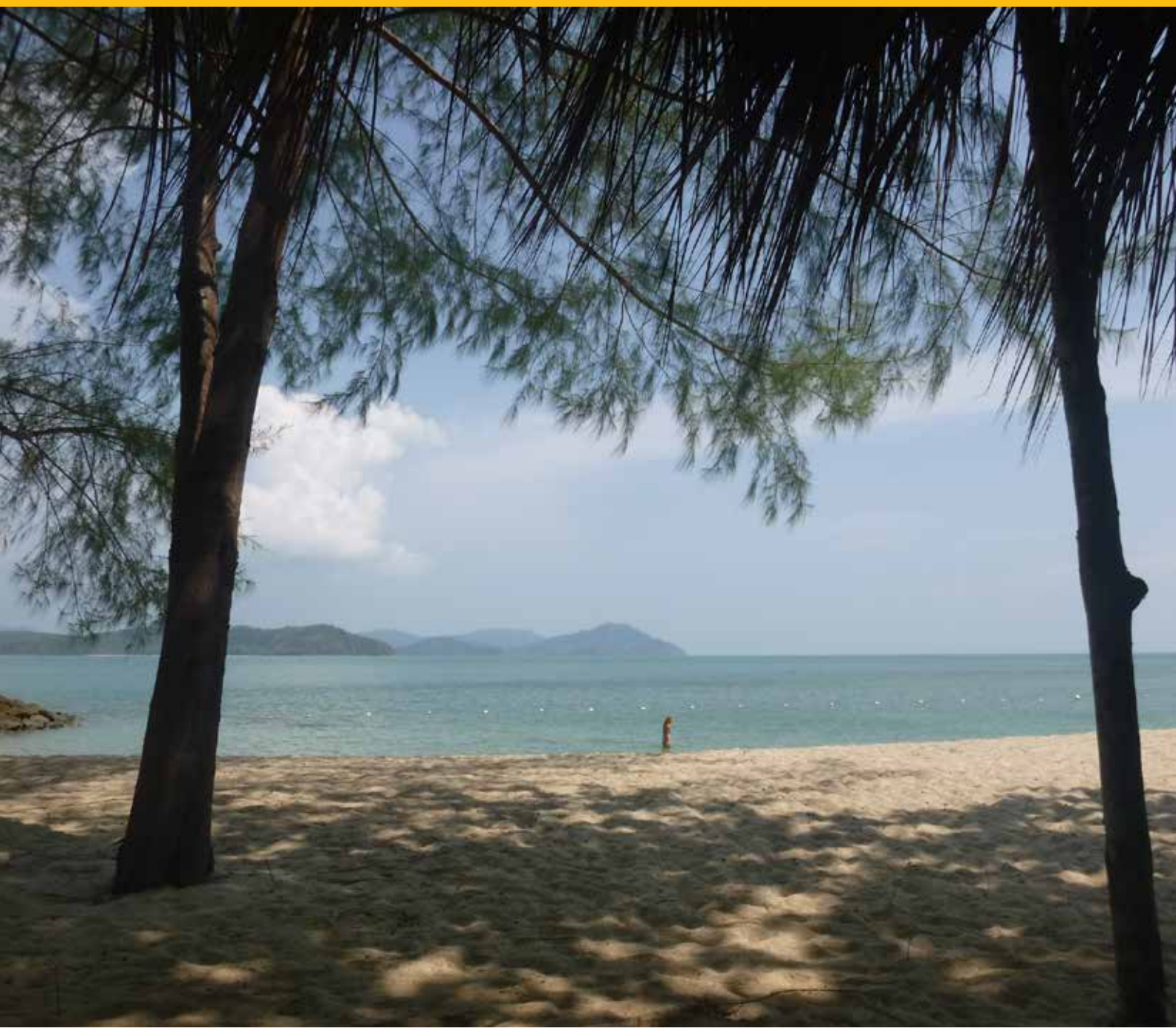
Page ci-contre : Marina Telaga Harbour, Langkawi. En haut, à gauche : Carmelle et Yvan au Musée 3D. En haut, à droite : Snoro assiste à l'examen du ventre de Taima.

L'avantage d'être dans une marina peu occupée est de pouvoir vider les coffres du bateau et entreposer le tout sur le quai voisin. Ainsi, nous avons pu enlever les planchers pour commencer l'examen du ventre de *Taima* et traiter les quelques points de rouille, autant à l'intérieur qu'à l'extérieur – un entretien régulier nécessaire sur un bateau d'acier. De plus, Snoro et Noirot peuvent courir sur les quais sans déranger personne. Ce ne sera pas le cas un peu plus loin sur la route.

Nous quittons la rivière pour naviguer sur le détroit de Malaca avec plusieurs escales en route. Si les endroits visités (Melaca, Port Dickson, Lumut, Penang) sont intéressants, la navigation dans ces eaux n'est pas des plus agréables : bateaux et filets de pêche de tous genres, déchets à la dérive sur une eau sablonneuse et brouillée; pas question de pêcher au risque de trouver des sacs de plastique au bout de l'hameçon. Il faut surveiller les bateaux de pêche sur l'eau et dans l'eau. C'est tout près de Penang que, pendant la nuit, la chaîne d'ancre s'enroule autour du bout-dehors d'une épave – une chaloupe d'environ 30 pieds. Heureusement, c'est avec l'aide de la Garde côtière, des pompiers plongeurs et après plusieurs heures de labeur, que *Taima* est libérée des griffes de la mer. Dix jours plus tard, arrivés à Langkawi au nord-ouest de la Malaisie, nous voulons un mouillage sûr, sans filets de pêche ni épave. Pourquoi pas à la marina *Royal Langkawi Yacht Club*. Nous pouvons effectuer de petits travaux à l'abri du clapotis, des vagues, nous détendre dans l'eau bleue de la piscine et nos deux félins peuvent courir sur les quais. Comme à l'habitude, nous avertissons nos voisins qu'ils aiment explorer les autres bateaux. « *Aucun problème*, nous répond Monsieur T, *car nous aimons les chats. S'ils nous dérangent, nous les enverrons doucement* ».

Si les endroits visités (Melaca, Port Dickson, Lumut, Penang) sont intéressants, la navigation dans ces eaux n'est pas des plus agréables...

Nous parcourrons l'île de Langkawi à la recherche d'un chantier et d'un gîte temporaire pour Snoro et Noirot. Le premier chantier visité est en pitoyable état, le deuxième refuse les bateaux d'acier et les chats ne sont pas admis, le troisième accepte les bateaux de 40 pieds et plus. Plusieurs personnes nous recommandent *Phithak Shipyward and Services* (PSS) à Satun, en Thaïlande, près de la frontière de la Malaisie. Une randonnée en traversier nous permet de constater que ce chantier est convenable, mais peut-être qu'il serait difficile de vivre à bord pendant les travaux. Après plusieurs heures de recherches sur Internet, impossible de trouver un logis où les animaux de compagnie sont admis. Nous prenons le temps de réfléchir tout en jouissant du confort de la marina. Un bon matin, au bout d'une semaine, notre voisin Monsieur T menace de tuer nos chats s'ils retournent sur son bateau sous prétexte qu'il est allergique (*tout à coup*, *comme ça*)… Sans perdre un moment et pour éviter tout conflit, nous mettons Snoro et Noirot dans leur cage et prenons la direction du *Cat Hotel de Langkawi*. Nous avions visité ce gîte lors d'une tournée de l'île et il nous avait paru très convenable. Dès le lendemain, nous allons leur rendre visite pour apprendre qu'au petit matin, Noirot s'est échappé par la fenêtre. Nous



Une plage dans la mer d'Andaman, à Langkawi, à 30 km à l'ouest de la Malaisie

le retrouvons rapidement dans la cour et demandons qu'ils soient transférés dans la salle adjacente, sans fenêtre, mais avec de grands grillages. Dix jours plus tard, en matinée, quand nous venons les récupérer, nous apprenons que Snoro est en fugue depuis la veille. Nous le retrouvons en après-midi au fond d'un boisé – quelles heureuses retrouvailles!

Après mûre réflexion, nous décidons de trouver un foyer d'accueil pour Snoro et Noirot, à Montréal. Cette démarche comprend plusieurs étapes administratives : obtention du permis d'exportation, du certificat de santé qui n'est valide que pour 7 jours, achat de billets d'avion avec une compagnie aérienne qui accepte les chats en cabine. Pour moi, il n'est pas question de les mettre en soute pour un si long voyage. Une fois tous ces obstacles surmontés, nous embarquons avec nos deux félins sur l'avion de Malaysia Airlines, de Langkawi jusqu'à Kuala Lumpur, et ensuite un vol sur KLM via Amsterdam. Après un trajet de 52 heures, nous voilà rendus à Montréal. Quel plaisir de revoir la famille et les amis et de trouver un foyer d'accueil temporaire pour nos deux félins!

Mais toute bonne chose a une fin et, après 3 mois à Montréal, le cœur gros, nous devons, sans Snoro et Noirot, retourner à Langkawi en Malaisie où *Taima* est en attente de travaux d'entretien. Nous hésitons entre deux chantiers en Thaïlande et arrêtons notre choix sur PSS à Satun. Nous prévoyons y être pour environ 3 semaines, à moins, d'imprévus….

James R. Hay, NJ, escadrille nautique Lake St. Louis

Au cours d'un récent séjour à l'hôpital, j'ai eu beaucoup de temps pour laisser mon esprit vagabonder. Cependant, regarder tourner les aiguilles de l'horloge devient vite monotone et les infirmières sont beaucoup trop occupées pour avoir de longues conversations avec leurs patients. Si, en plus, les visiteurs se font rares, cela vous laisse beaucoup de temps pour rêvasser. Alors, quoi de mieux pour s'occuper l'esprit que de penser au chalet, à l'été qui vient et aux souvenirs des étés passés!

Une des premières idées qui m'est venue à l'esprit a été : avons-nous au chalet tout ce dont nous aurions besoin en cas de catastrophe? Bien sûr, il arrive des situations inattendues, comme la fois où Georges est devenu rouge comme un homard, mais sommes-nous prêts en cas de problèmes plus graves? La trousse de premiers soins est-elle à jour? Qu'arriverait-il si des soins plus importants étaient nécessaires?

Il m'est déjà arrivé de devoir porter un cache-œil durant une semaine. Cela aurait pu être anodin s'il ne s'était pas agi de mon « bon œil ». Par une belle journée ensoleillée, j'ai décidé d'aller nager et comme je m'étais baigné auparavant, je savais que l'eau était chaude et j'ai tout simplement plongé au bout du quai. Lorsque je suis remonté à la surface, j'ai tout de suite senti que quelque chose n'allait pas avec mon œil. Je suis sorti de l'eau et l'ai montré aux personnes présentes, mais aucune d'elle n'a vu quoi que ce soit. Nous avons décidé d'aller sans tarder à la clinique de la ville la plus proche, soit à vingt minutes de la maison.

Le médecin a vu une petite égratignure. Comme il s'agissait de mon « bon œil », il l'a immédiatement recouvert d'un bandeau en me recommandant de revenir le voir dans une semaine. Il m'a raccompagné jusqu'à la salle d'attente où mon père m'attendait pour me ramener à la maison. Une semaine plus tard, le médecin a retiré le bandeau et a déclaré que la blessure était guérie. Ce n'était pas trop tôt! J'en avais assez de vivre dans le flou bien qu' au chalet, cela m'affectait moins, car les bruits de la nature suffisaient à me distraire.

Puis, il m'est arrivé une autre mésaventure alors que j'étais à l'eau en train de réparer le quai. J'ai marché sur un clou. Mes vieilles chaussures de course ne pouvaient guère protéger mon pied contre ce clou de quatre pouces resté coincé dans une planche au fond de l'eau. J'ai dû retourner à l'hôpital pour recevoir une injection contre le tétanos, mais heureusement la blessure était superficielle et mon pied a été épargné. J'ai remarqué qu'à la campagne, les infirmières ont davantage l'esprit pratique : en quittant la salle d'examen, le médecin avait laissé la porte ouverte et l'infirmière a pris soin de la fermer avant de faire ma piqûre, en ajoutant que ce n'était pas nécessaire que quelqu'un me voie dans une position plutôt compromettante.

Georges aussi a eu des rencontres inopportunes avec du verre brisé, des arêtes coupantes de moules zébrées et autres aspérités. Il a réalisé que c'était une bonne idée de garder le numéro de téléphone du médecin à portée de la main. À la campagne, les médecins vous recousent souvent sans vous envoyer à la salle d'urgence. Cependant, il est avantageux d'avoir au chalet une personne qui sait donner les premiers soins, puisque l'aide médicale se trouve souvent à plusieurs kilomètres en auto et parfois même en bateau.

Il y a eu aussi la fois où Georges se promenait à quatre pattes sur le plancher pour tester la solidité du plancher lorsqu'il s'est soudain retrouvé dans le vide sanitaire. Heureusement, la petite coupure qu'il s'est infligée n'a nécessité qu'un simple pansement, mais son orgueil a davantage souffert. Il a dû remplacer quelques solives de plancher pourries – c'est ce qu'on appelle un projet de rénovation extensible.

Puis, il y a eu les guêpes jaunes. Lorsqu'elles sont apparues, Georges était en train de faire des rénovations et l'une d'elles s'est posée sur la tête de son marteau. Comme la discrétion est la meilleure sûreté, Georges a décidé de stopper le mouvement de son marteau vers le clou, au beau milieu de son élan, et d'attendre le départ de cette intruse et de ses compagnes.

Oh oui! N'oubliez pas aussi la grande utilité du sac de pois congelés qui peut faire des merveilles pour calmer la douleur des brûlures et soulager les maux divers dus aux entorses, à la fatigue et aux excès.

J'y pense! Ce serait une bonne idée pour les escadrilles nautiques d'inviter le groupe local de l'Ambulance Saint-Jean pour la tenue d'un séminaire sur les premiers soins destinés aux plaisanciers ou aux villégiateurs.

Je vous souhaite tous une joyeuse saison estivale exempte de mauvaises surprises!

NIAGARA FALLS

Du 21au 24 octobre, 2015

QUOI FAIRE À NIAGARA

Le mercredi précédant l'AGA, une visite guidée de la ville vous amènera dans le secteur des chutes et l'autobus fera un arrêt près de la falaise, pour les personnes qui veulent prendre des photos. Puis, nous irons en aval, à *Bird Kingdom*, pour vivre une aventure tropicale inégalée dans la plus grande volière intérieure au monde. Plus de 300 oiseaux vivent dans cette forêt humide aménagée sur plusieurs niveaux. On y trouve une chute de 40 pieds de hauteur, des plantes tropicales et des centaines d'oiseaux spectaculaires provenant de toutes les régions du monde. Parmi les quelque 80 espèces d'oiseaux vivant à *Bird Kingdom*, certaines sont en danger d'extinction dans leur environnement d'origine. Vous pourrez parcourir les sentiers de ce paradis tropical pendant 45 minutes et observer le vol d'une variété d'oiseaux exotiques.

L'autobus vous amènera ensuite en aval, où vous ferez un arrêt rapide au *Spanish Aero Car*, lequel traverse le gouffre géant à l'endroit où la rivière amorce une courbe serrée. À bord de ce bac à câble, vous êtes suspendus au-dessus des flots rugissants et le panorama est unique.

Ensuite, arrêt au Musée des papillons où vous découvrirez une magnifique collection de lépidoptères. Vous aurez le plaisir de voir des papillons quitter leur cocon, prendre leur premier envol et même, se poser sur vos doigts! Le Conservatoire des papillons est situé sur le terrain des jardins botaniques de la Commission des parcs du Niagara et il abrite plus de 2 000 papillons issus de 45 espèces différentes. Les sentiers y serpentent dans un environnement tropical luxuriant. Après cette visite de 45 minutes, l'autobus poursuivra sa route et vous passerez devant une vieille centrale hydro-électrique qui fonctionne jour et nuit, grâce à l'eau accumulée dans un immense réservoir. La nuit, les chutes sont quasiment asséchées et l'eau est dirigée vers ce réservoir. Passé cet édifice, vous verrez une sculpture florale ayant la forme d'une horloge qui fonctionne vraiment. Plus loin, la statue du général Isaac Brocks semble regarder le champ de bataille où ce dernier a perdu la vie. Vous arriverez enfin à Niagara-on-the-Lake où vous pourrez vous dégourdir les membres en arpentant les rues de cette ville historique.

Deux visites sont offertes le jeudi. La première consiste en une randonnée à bord du tout nouveau catamaran Hornblower qui vous amènera tout près des chutes. Ce sera une expérience mémorable! Deux nouveaux bateaux ont remplacé les deux anciens « Maid of the Mist » qui sont maintenant utilisés du côté américain de la rivière.

Si vous avez assisté au dernier congrès annuel organisé par le district Niagara en 1999, vous êtes probablement déjà montés à bord de l'un de ces bateaux. Vous aurez peut-être la chance de les photographier, puisque tous les bateaux se retrouvent en même temps au pied des chutes. Après une marche de 15 minutes, vous aurez aussi l'opportunité de prendre l'ascenseur et d'emprunter un couloir afin de voir les chutes par derrière.

L'après-midi, nous avons prévu la visite de deux vignobles où il y aura dégustation de vin et visite guidée dans l'un de ceux-ci. La visite comprend un arrêt de 90 minutes pour visiter Niagara on the Lake et vous pourrez faire la tournée des boutiques, admirer l'architecture ou savourer une crème glacée comme tous les touristes. Tendez l'oreille au tintement de l'horloge située au centre de la rue principale!

La visite du vendredi comprend deux volets afin de mieux cibler les intérêts particuliers de chacun. Mesdames, un autobus vous amènera au nouveau *Niagara Outlet Collection Mall*, qui abrite une centaine de magasins. Messieurs, une nouvelle boutique Bass Pro Sport vient d'y ouvrir, si cela vous intéresse.

L'autre volet de cette excursion est la visite de l'exposition de l'écluse 3 du canal Welland, lequel fait partie de la Voie navigable du Saint-Laurent. Si vous n'avez jamais vu ou jamais compris le fonctionnement d'une écluse, c'est une bonne occasion.

Ne remettez pas à plus tard, inscrivez-vous dès aujourd'hui!

NIAGARA 2015

AGA NIAGARA

au Hilton Hotel and Suites Niagara Falls/Fallsview • Du 21 au 24 octobre 2015

Hilton Hotel and Suites Niagara Falls/Fallsview, 6361 Fallsview Blvd, Niagara Falls, ON L2G 3V9 1-800-339-5023
Congrès 2015 des CPS-ECP, 26 Golden Gate Court, Toronto, ON M1P 3A5 **hqg@cps-ecp.ca Fax: (416) 293-2445**

INSCRIVEZ-VOUS EN LIGNE À www.cps-ecp.ca

Vous devez remplir tous les blancs

Prénom _____ Nom de famille _____ Niveau de formation _____

Prénom de l'invité(e) _____ Nom de famille _____ Niveau de formation _____

Adresse _____ Ville _____ Province _____

Code postal _____ Tél. rés. _____ Courriel _____

Escadrille _____ District _____

Nº de membre _____ Poste _____

Est-ce votre première participation à un congrès national? ❑ Oui

FORFAIT REPAS POUR TOUT LE CONGRÈS

Comprend souper dansant et soirée thématique du vendredi, dîner de l'AGA, banquet et soirée dansante du commandant en chef, le samedi. _____ x $230*/$250 $ = _____ $

REPAS INDIVIDUELS DU CONGRÈS

Repas et soirée du vendredi _____ x 85 $ = _____ $
Dîner de l'AGA _____ x 60 $ = _____ $
Banquet et soirée du samedi _____ x 115 $ = _____ $

EXCURSIONS

Excursion du mercredi
Visite de la ville (4 heures), y compris le Butterfly Conservatory (papillons) et le Niagara Bird Kingdom (oiseaux). _____ x 89 $ = _____ $

Excursions du jeudi
Croisière près des chutes sur le nouveau bateau Hornblower. _____ x 40 $ = _____ $
Visite d'un vignoble et de la ville historique de Niagara-on-the-Lake. _____ x 65 $ = _____ $

Excursion du vendredi
Visite de l'écluse nº 3 du canal Welland et arrêt au nouveau Collection Outlet Mall à Niagara Falls. _____ x 45 $ = _____ $

Total = _____ $

*Profitez de la réservation à tarif préférentiel en envoyant votre inscription au plus tard le 19 août 2015.

PAIEMENT

❑ Chèque : Veuillez émettre votre chèque à l'ordre de CPS-ECP, pour Congrès 2015. Les chèques postdatés ne seront pas acceptés.

❑ Mastercard ❑ VISA Nom sur la carte _____

Nº de carte _____ Date d'échéance (m/a) _____

Signature _____

Restrictions physiques, alimentaires ou autres : _____

Le tarif des réservations effectuées après le 19 août 2015 sera plus élevé.

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 2015. À compter du 13 septembre 2015, les demandes d'annulation seront sujettes à des frais d'administration de 35 $. Après le 10 octobre 2015, les annulations ne seront partiellement remboursées que si un autre participant prend votre place.

LE HUBLOT

Faites flotter le drapeau des CPS-ECP et gagnez un prix!

Partagez une photo de vous faisant flotter le drapeau des CPS-ECP (drapeau de membre permanent ou de membre à vie) sur Twitter ou Facebook et courez la chance de gagner **un des trois gilets de sauvetage de Salus Marine Wear**.

1. Suivez les CPS-ECP sur Twitter @cpsboat ou aimez les CPS-ECP sur Facebook à : www.facebook.com/CPSboat
2. Prenez une photo de vous faisant flotter le drapeau des CPS-ECP.
3. Téléchargez la photo sur Twitter ou Facebook au moyen du mot-clic *(hashtag)* **#CPSECPflag** et identifiez le profil des CPS-ECP dans le média social.

Vous n'êtes pas un utilisateur de Twitter ou Facebook?
Veuillez envoyer votre photo numérique, et nous pourrons le faire pour vous
Courriel : publication-graphics@cps-ecp.ca
Sujet : Faites flotter le drapeau et gagnez

Tous les détails du concours à: **www.cps-ecp.ca**

facebook.com/CPSboat

twitter.com/CPSboat

Prix de:
SALUS MARINE WEAR