

# LE HUBLLOT

ÉTÉ 2017

## CHRONIQUES

|                 |   |
|-----------------|---|
| Courants d'ici  | 2 |
| En perspective  | 3 |
| Le « Jet-Set »  | 5 |
| Demandez à John | 6 |

**Envers et  
contre tous 7**

**Femme de marin  
OK, J'y vais!!! 13**



Les pages des Escadrilles canadiennes de plaisance



Jocelyne Guimont, rédactrice en chef  
Escadrille nautique Belœil

**A**près un hiver peu ensoleillé et un début de printemps pluvieux, la lumière du mois de mai et les premières chaleurs sont un baume sur mon humeur. Hier, alors que j'arrachais les mauvaises herbes qui s'étaient permis de pousser au milieu des îlots de tulipes de mon parterre, j'ai entendu le ronronnement d'un moteur de bateau sur le Richelieu. Je me suis dit « *une hirondelle ne fait pas le printemps* », mais le moteur d'un bateau annonce toujours les beaux jours et le début de la saison de navigation.

J'ai vu le Richelieu pour la première fois dans les années soixante-dix alors que j'étais venu faire une excursion en vélo avec mon copain et un couple d'amis. Nous vivions alors à Laval et je ne m'étais jamais arrêtée dans la région. J'ai trouvé que ce cours d'eau ressemblait à la rivière des Mille-Îles, près de laquelle j'ai passé tous les étés de mon enfance, mais l'imposante présence du Mont-Saint-Hilaire lui donnait un cachet particulier. Malgré tout, je n'aurais jamais cru à l'époque vivre un jour dans cette région, loin de tous mes repères.

Aujourd'hui, je suis sensible à mon environnement et même si je ne vis pas sur la rive du Richelieu avec un bateau au quai et une plage où je peux me baigner, comme dans mon enfance, j'aime bien vivre ici, car de ma cour, la vue est magnifique et je suis plus près du centre-ville de Montréal.

Lorsque Serge était commandant en chef, nous avons visité plusieurs régions, dont l'Abitibi-Témiscamingue. Je n'étais alors jamais allée plus loin que Mont-Laurier et j'ai été très surprise de découvrir ce qui se trouvait au nord de cette région. Je croyais qu'il n'y avait que des montagnes et des forêts, mais j'ai été étonnée de découvrir une plaine avec des champs cultivés, de beaux lacs et des gens sympathiques. Nous y avons été accueillis chaleureusement et j'en garde de très bons souvenirs. C'était en 2006 et je me souviens avoir pensé qu'un jour, je pourrais m'y établir pour être loin du reste du monde et des tragédies comme celle du World Trade Center.

Vivre près d'un cours d'eau n'est pas toujours une bénédiction. Il suffit de voir le nombre de sinistrés qui ont été inondés ce printemps. Mais je comprends l'attraction irrésistible d'un cours d'eau, car on ne se lasse pas de suivre son mouvement, de profiter de ses avantages.

J'ai beaucoup de souvenirs liés à l'eau, comme déjeuner

dans une véranda vitrée en regardant les rapides, se baigner, faire des tours de bateau, aller en canot ou en chaloupe. Nous passions alors l'été dans un chalet avec un sous-sol en terre entouré d'un treillis et, même si l'eau pouvait beaucoup monter au printemps, le rez-de-chaussée n'a jamais été inondé. Des années plus tard, mes parents ont décidé de s'installer définitivement et ils ont fait bâtir une maison avec une cave dotée de deux pompes, une à essence et une à l'électricité. Je me souviens d'un printemps où l'eau avait monté au point où des vaguelettes venaient frapper les fenêtres du sous-sol à l'arrière de la maison. De l'eau coulait le long du mur jusqu'à une rigole qui amenait l'eau vers deux réservoirs où s'activaient une pompe électrique et une pompe à essence. Mon frère Claude et ma belle-sœur Nicole qui habitaient tout près, se relayaient pour vérifier leur bon fonctionnement. Tout était sous contrôle, mais une nuit, alors que mes parents n'étaient pas encore revenus de voyage, une des pompes a cessé de fonctionner et l'eau a monté dans le sous-sol. Malgré l'accumulation de trois pieds d'eau, la cave en béton n'a pas été touchée, mais les meubles et les objets qui s'y trouvaient ont dû être jetés. J'ai encore à la maison tous les disques en vinyle qui avaient alors perdu leurs pochettes.

## Recevez-vous l'INFOLETTRE des CPS-ECP?

Le magazine L'ESCALE nautique offre un bulletin d'information que les membres des CPS-ECP reçoivent à chaque mois et ce, GRATUITEMENT!

Si vous ne la recevez pas, assurez-vous de nous transmettre votre dernière adresse courriel. Allez sur [www.cps-ecp.ca/](http://www.cps-ecp.ca/) et cliquez sur « Se connecter ». Cliquez ensuite sur « Mon profil » pour mettre à jour votre profil de membre des CPS-ECP, ou appelez le bureau national au 1-888-277-2628.





Robert Pepin, PA, commandant en chef  
Escadrille nautique Lanaudière

Nous nous sommes engagés à maintenir un lien de communication direct entre les représentants nationaux élus et les membres, à tous les niveaux de l'organisation. Je partage donc avec vous le sommaire suivant des réunions du Conseil d'administration tenues le 7 février et les 8 et 9 avril 2017.

Veuillez communiquer avec le commandant de votre escadrille ou de votre district pour obtenir les renseignements complets au sujet de toute question abordée dans le présent sommaire.

Il est possible de trouver les rapports et les procès-verbaux des réunions sur le site Web des CPS-ECP ([www.cps-ecp.ca](http://www.cps-ecp.ca)), dans l'onglet « Mouillage des membres », dans la section des « Réunions nationales ».

## Réunion du Conseil d'administration du 7 février 2017

- Technologie de l'information – En décembre dernier, le Comité exécutif a autorisé une étude sur les besoins opérationnels des CPS-ECP en matière de technologie de l'information. La conclusion de l'étude a incité le C. A. à adopter une motion pour poursuivre la deuxième phase du projet de renouvellement des TI, qui consistait à définir de façon plus approfondie les exigences du système et à demander à Grant Thornton d'élaborer une demande de propositions et d'appuyer l'activité de recherche de firmes capables de répondre aux besoins des CPS-ECP. Un budget de 40 000 \$ a été alloué à cette deuxième phase.
- Réussite d'un cours – Il est reconnu que passer un examen est une source de stress pour un grand nombre de personnes. Le Département de la formation a proposé que la réussite d'un cours soit équivalente à réussir un examen, avoir suivi 75 % du cours ou avoir réalisé 75 % des travaux, selon l'avis de l'instructeur. Le Conseil d'administration a accepté de façon unanime d'appuyer le changement qui sera en vigueur après la révision des règlements du C. A.
- Fusionnement des escadrilles – Le Conseil d'administration a accepté le retour de la charte et du fanion des escadrilles nautiques Capilano, Norvan et Seymour. Au même moment, le C. A. a approuvé la demande de l'escadrille nautique North Shore de recevoir une nouvelle charte. Il s'agit en fait du fusionnement des trois escadrilles.
- Escadrilles satellites – Le principe de créer des escadrilles satellites a été accepté et on a demandé à l'officier administratif

national Peter Bolton, ainsi qu'à l'officier national des règlements David Peebles, de rédiger l'ébauche des règlements nécessaires, le cas échéant. On a convenu qu'une approche flexible était souhaitable.

- Comité de planification – L'ex-C/C Joe Gatfield, président du Comité de planification, a indiqué que son comité a été chargé de faire le suivi de la gestion du plan stratégique. Jusqu'à maintenant, les activités ont débuté dans tous les domaines qui ont été jugés prioritaires par le plan.
- L'ex-commandante en chef Doreen Hinksman – Le C/C Robert Pepin a indiqué qu'en reconnaissance de ses années d'engagement en matière de navigation de plaisance, M<sup>me</sup> Hinksman a reçu une distinction honorifique de l'organisme CASBA (Prix canadiens de sécurité nautique), lors de sa remise annuelle de récompenses, le 27 janvier dernier.

## Réunion du Conseil d'administration, les 8 et 9 avril 2017

- Technologie de l'information – Pour donner suite au travail effectué précédemment, en collaboration avec la firme Grant Thornton, le Conseil d'administration a approuvé la refonte et la modernisation complètes du site Web des CPS-ECP et de ses systèmes TI, telles qu'elles ont été proposées par l'équipe-cadre des TI et appuyées par le Comité exécutif. La création d'un nouveau système sera réalisée par Innovexa, une firme établie au Canada, qui a fait une présentation au C. A. et qui a créé un enthousiasme certain parmi ses membres. Voici certaines caractéristiques du nouveau système : facilitation de la recherche et de la navigation, site Web bilingue, même apparence et même convivialité à l'échelle du pays, accès à partir de différentes technologies comme les téléphones intelligents, les tablettes et les ordinateurs personnels, l'hébergement des sites Web de toutes les escadrilles, la commercialisation accrue de la marque des CPS-ECP, l'offre de cours améliorée, l'entrée unique de données et beaucoup plus. L'objectif ambitieux est de rendre le système opérationnel avant la prochaine AGA, en octobre 2017.
- Finances – Les revenus représentent toujours un défi pour l'organisation. L'innovation et les cours moins longs sont des éléments importants pour attirer les étudiants. Le budget proposé reconnaît le besoin de mettre l'accent sur



## ESCADRILLES CANADIENNES DE PLAISANCE

Publié sous l'égide du  
Conseil d'administration

Officier national 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

Révision linguistique  
Jocelyne Guimont  
Serge St-Martin, NJ

Collaborateurs à la rédaction  
Pierre Dorval, PA  
R. John Garside, PA  
John Gullick, PA  
Mado Hamel  
Bob Hoffstrom, PA  
Carmelle Rousselle  
Robert Pepin, PA  
Bradley Schmidt

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

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

Directeur général  
Walter Kowalchuk

des offres de cours améliorés, favoriser l'innovation en matière d'outils permettant de rejoindre les étudiants dans leur environnement, compléter sans délai la refonte de notre site Web, chercher comment servir les membres en assurant leur satisfaction et maintenir l'efficacité au bureau national dans les deux langues officielles.

- Révocation des chartes des escadrilles – Le Conseil d'administration a accepté le retour des chartes et des fanions des escadrilles « Lake of Two Mountains » et « Markham-Agincourt ». Les membres restants devraient rejoindre les escadrilles voisines.
- Comité de bénévoles – Le C. A. a adopté une motion pour créer le nouveau Comité de bénévoles. Le but est d'offrir des conseils et d'aider à l'élaboration de nouveaux modèles opérationnels qui s'adaptent aux réalités locales des escadrilles qui éprouvent de la difficulté au sein de la structure existante. Il est reconnu que la création d'escadrilles satellites est un moyen envisagé, mais il existe plusieurs autres solutions pour contrer la diminution du nombre de bénévoles, un phénomène qui se produit également dans plusieurs autres organisations.



## Vos fusées sont-elles périmées?

Si la date de fabrication inscrite sur vos fusées de détresse est inférieure à 2013, 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 2013, elles seront périmées au cours de l'été. 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](http://www.cps-ecp.ca) ou appelez au 1-888-277-2628.

Contribution financière de :



Transport  
Canada

Transports  
Canada





LE  
« JET  
SET »



Bradley Schmidt, escadrille nautique nationale

Dernièrement, j'étais à la recherche d'un moteur hors-bord de 9,9 chevaux pour mon bateau à fond plat de 12 pieds. Persuadé qu'un moteur quatre-temps de 9,9 chevaux était trop lourd pour mon bateau léger, je me suis résolu à dénicher un moteur deux-temps.

Le marché des articles d'occasion est très dynamique de nos jours. On trouve plusieurs sites de ventes en ligne gratuits dont *Kijiji*, *Craigslist*, *Letgo*, et *VarageSale*, pour ne nommer que ceux-ci. Quand on utilise un outil en ligne pour rechercher un moteur, il est important de penser à toutes les façons dont un vendeur a pu rédiger son annonce. Par exemple, on se réfère habituellement au nom de la marque du moteur. On pourrait donc rédiger l'annonce en commençant comme suit: « Mercury 6 c.v. ». Ainsi, une recherche avec les mots clés « hors-bord » ou « moteur » ne permettrait pas de repérer cette annonce. Cependant, en utilisant certains mots clés différents, vous pourriez retracer une annonce que peu de gens auraient repérée. Il se trouve souvent des aubaines à dénicher. Attention cependant aux articles de marques discontinuées, car les pièces de rechange peuvent être rares. Tenez-vous-en aux fabricants les plus connus si vous recherchez un moteur plus âgé.

J'ai récemment repéré un hors-bord Johnson 1974 à arbre court de 9,9 chevaux, annoncé à un bon prix. Il avait fière allure pour son âge; j'ai demandé à le voir et je l'ai acheté. Je

trouvais que la couleur de ce vieux moteur était bien assortie à la couleur verte de mon bateau. Le vendeur devrait être en mesure de faire fonctionner le moteur devant vous; si ce n'est pas le cas, vous devriez au minimum tirer la corde de démarrage pour vérifier si la compression est bonne. Après avoir retiré le capot du moteur, essayez de déplacer le volant latéralement: il ne devrait pas y avoir de mouvement; essayez ensuite de le déplacer verticalement: un léger jeu axial est normal. Si le moteur réussit ces tests, il devrait probablement fonctionner sans trop de difficultés.

Même s'il a été facile de faire démarrer mon moteur, il est cependant recommandé de faire un entretien préventif. Ce moteur a maintenant 43 ans; par conséquent, toute pièce qui a été en contact avec de l'essence durant toutes ces années fera éventuellement défaut, notamment les conduites de carburant, la pompe à essence et le carburateur. N'oubliez pas de vous procurer de nouvelles bougies d'allumage, une turbine pour la pompe à eau et de l'huile pour le pied du moteur. Si votre moteur est équipé de vis platinées, faites-les vérifier, ajuster ou remplacer. J'ai pu trouver toutes les pièces d'entretien nécessaires au magasin nautique local pour la somme de 115 \$, taxes incluses. La mise au point de mon moteur n'a nécessité que quelques heures. Il pourra certainement bien fonctionner pendant de nombreuses années, le tout à une fraction du prix d'un moteur neuf.

# DEMANDEZ À JOHN



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

Chaque année, des milliers de plaisanciers s'aventurent sur l'eau sans avoir l'équipement de sécurité recommandé et exigé par la loi. Pourtant, avoir cet équipement à bord peut faire la différence entre passer une magnifique journée sur l'eau et devoir affronter un danger potentiel.

L'équipement requis dépend de la longueur du bateau, mais voici une liste d'articles de base qui, non seulement doivent toujours se trouver à bord, mais être aussi en bonnes conditions et facilement accessibles :

## Équipement obligatoire sur un bateau de 6 mètres de longueur ou moins :

- L'immatriculation ou le certificat d'enregistrement du bateau, si celui-ci est équipé d'un moteur de 7,5 kW (10 hp) ou plus.
- Un vêtement de flottaison ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada, en bon état et de la bonne grandeur pour chaque personne à bord.
- Un extincteur d'incendie approprié au type de moteur, au réservoir de combustible et au type d'équipement de cuisson.
- Une lampe de poche étanche ou des signaux de détresse pyrotechniques.
- Un dispositif ou un appareil de signalisation sonore.
- Une ligne d'attrape flottante d'une longueur minimum de 15 mètres.
- Une paire de rames, une pagaie ou une ancre avec au moins 15 mètres de câblot ou de chaîne.
- Un dispositif de remontée à bord.
- Une écope ou une pompe à eau manuelle.
- Des feux de navigation.

## Autres vérifications essentielles :

- Fixer solidement les batteries.
- S'assurer d'une bonne ventilation naturelle sous le pont.
- Avoir un ventilateur dans le coin du moteur pour éliminer les vapeurs dangereuses.
- Équiper le moteur intérieur d'un coupe-flamme et d'un blindage thermique.

- Mettre les cartes à jour.
- Vérifier le compas magnétique.
- Installer le réflecteur radar.

De plus, il est sage de se prêter à une vérification de courtoisie de l'embarcation. Il s'agit d'un service bénévole gratuit qui n'entraîne aucune pénalité. Le vérificateur donne un collant et émet un certificat de conformité. Dans le cas où quelque chose ferait défaut, il explique tout simplement comment corriger la situation. Une fois les corrections apportées, il suffit de demander une nouvelle vérification pour recevoir le certificat.

Pour l'instant, les Escadrilles canadiennes de plaisance sont le seul organisme non gouvernemental autorisé à faire les vérifications de courtoisie. Celles-ci peuvent se faire sur l'eau ou hors de l'eau. Le vérificateur peut faire la liste de l'équipement requis pour votre type d'embarcation et vous donner de l'information précise sur chaque pièce, en précisant lesquelles sont meilleures pour votre embarcation ou selon les conditions de navigation. Il peut aussi vous montrer le fonctionnement de certaines pièces ou vous informer sur les formations offertes dans le milieu.

Les inspecteurs bénévoles peuvent aussi discuter avec vous au sujet des VFI, du réglage des voiles, des règlements concernant la consommation d'alcool, de l'élimination des déchets, des vérifications à faire avant le départ et au retour. Pour plus d'information, adressez-vous à votre escadrille locale ou visitez le site : [www.verificationdecourtoisie.ca](http://www.verificationdecourtoisie.ca)

On dit que la connaissance donne du pouvoir et, lorsqu'il s'agit de la navigation, vous ne pouvez pas en avoir trop. Bien connaître votre embarcation vous donne l'assurance d'une agréable expérience sur l'eau tout en donnant confiance aux passagers dans l'habileté du skipper. La plus agréable croisière est celle qui se termine par un retour au port en toute sécurité.

# Envers et contre tous



Pierre Dorval, PA  
Escadrille nautique Québec

Une journée qui s'annonçait pourtant comme les autres. Petite ballade du samedi alors que nous avons planifié une sortie de voile tranquille, du moins en apparence. On quitte le Parc nautique Lévy (PNL), notre port d'attache, vers 11 h, direction la baie de Beauport et la pointe ouest de l'île d'Orléans à la faveur du baissant. Un couple d'amis appareille en même temps que nous, et on se donne rendez-vous sur l'heure du midi pour dîner à l'ancre dans la baie de Beauport, en attendant que la renverse s'installe, soit vers 14 h.

Pour ne pas atteindre nos objectifs trop rapidement, on favorise de tirer de courts bords en traversant le fleuve, au lieu de vouloir bénéficier du courant de marée comme c'est le cas en croisière. Après tout, l'Amirale ne veut pas trop s'éloigner, il ne fait pas très beau et, même si le vent ne souffle que de 10 à 15 nœuds pour l'instant, on annonce qu'il devrait forcer de 15 à 25 nœuds en après-midi.

On a beau prendre notre temps, on arrive quand même assez rapidement à la pointe de l'île. On manœuvre tant bien que mal pour retourner vers la baie de Beauport avec l'adonnant, mais le refusant nous fait perdre les précieux dixièmes de mille nautique difficilement gagnés. Faut dire que le vent est plus de l'ordre de 10 que de 15 nœuds et que

le ris pris au départ de la marina, à la suite de discussions avec l'Amirale, fait en sorte que le courant est encore plus difficile à remonter. Par contre, je tiens promesse et on ne reste que dans la porte d'entrée du chenal sud.

Comme mon Amirale commence à avoir faim, 1<sup>er</sup> avis (et je sais ce que ça veut dire, mais ça, c'est une autre histoire), il est temps de se faire aider par la mécanique et de s'extirper de l'entrée du chenal sud en laissant enfin sur tribord cette fameuse bouée rouge K160 que l'on n'arrive pas à doubler depuis une demi-heure. Direction baie de Beauport pour un ancrage dans environ 15 pieds d'eau. Pas beaucoup moins, l'Amirale est très stricte là-dessus et, comme pour la manœuvre, je m'occupe de jeter l'ancre et de laisser filer le câblot et elle s'occupe de la barre et du sondeur, on s'ancre, vous l'aurez deviné, dans 12 à 15 pieds d'eau à marée presque basse, évidemment. Nos amis, qui ont également fait appel à leur moteur à explosion, viennent nous rejoindre à l'ancrage.

On se retrouve ainsi trois bateaux à l'ancre (deux voiliers et un cruiser qui était déjà là avant notre arrivée). Tout est parfait! On prend le temps de déguster notre lunch en attendant la renverse qui nous faciliterait le retour vers notre port d'attache. Le vent commence à forcer et on discute de la

nécessité de prendre le 2<sup>e</sup> ris avant de repartir lorsque, soudain, l'attention de mon Amirale est retenue par un voilier de plus de trente pieds, toutes voiles dehors avec une gîte estimée de 20° à 25°, qui se dirige tout droit vers notre secteur.

-« Pierre! Il s'en vient vers nous! » m'informe l'Amirale.

-« Ben non! Il va virer de bord, il est encore loin, tu t'en fais encore pour rien », que je lui réponds.

Et j'en rajoute en lui mentionnant qu'on était trois bateaux au mouillage, et que je ne voyais pas comment il pourrait avoir l'idée de venir ici dans à peine 12 pieds d'eau.

-« Pierre! Je te le dis, il ne s'aligne pas pour virer, il va passer à côté de nous! Ça n'a pas de sens! »

- « Voyons donc, il doit être sur le point de changer de bord, il ne prendra pas le risque de s'emmeler à un de nos câblots. »

Bien voilà que, appelons-le le téméraire ou l'insouciant (pour ne pas l'identifier par son nom de bateau), s'engage entre les deux voiliers et effectue son virement de bord pour passer entre nous et le cruiser. L'Amirale n'était pas contente, ni d'ailleurs le propriétaire du cruiser. Et comme le chante Peter Gabriel dans une de ses compositions « *If looks could kill, they probably will* ».

Vous comprendrez que, contrairement à son habitude, l'Amirale n'a pas salué ce malheureux individu!...Quant à moi, je lui en veux encore plus parce qu'il avait mis mon jugement en défaut, et ce, devant l'Amirale. Ça lui donne encore des arguments pour d'autres situations similaires dans le genre « tu te souviens de la fois du voilier dans la baie de Beauport, c'est qui, qui avait raison? »

Ce moment d'émotion étant à peine passé, voilà qu'un autre voilier, cette fois-ci un 25 pieds, se dirige dans notre secteur, vent arrière en provenance de l'ouest, et le voilà qui exécute un 180°, non sans difficulté, à l'intérieur du triangle formé par nos trois bateaux au mouillage pour mieux repartir au près. C'était à se demander si on ne faisait pas partie d'un parcours à obstacle, ou encore, qu'il y avait une bouée imaginaire à contourner au centre de notre triangle dans le cadre d'une quelconque régata.

C'en est assez pour l'Amirale et on se prépare à quitter le mouillage. Je finis par remonter l'ancre à bord, après y avoir décroché un bout de câble d'acier qui s'y était emmêlé, pendant que l'Amirale s'occupe des manœuvres à moteur.

Tout en avançant lentement, on se prépare à lever les voiles lorsque deux motomarines se présentent devant notre étrave, le premier conducteur regardant le second, accompagné d'une jeune fille, et lui expliquant comment manœuvrer son engin (je précise pour ceux qui auraient les idées mal tournées, c'est le gars 1 qui explique au gars 2 comment manœuvrer la motomarine, et non le gars 2 qui explique à la fille comment

manœuvrer son ...). Ils zigzaguent, s'arrêtent, repartent sans se soucier de notre présence. L'Amirale, toujours à la barre, commence à s'impatienter, surtout qu'un catamaran léger s'amène sur tribord. Pas question de hisser les voiles avant de s'être dégagé de cet environnement. On modifie donc

notre route pour libérer la voie au catamaran, tout en s'écartant du même coup de nos plaisanciers à moto, et on pointe à nouveau le lit du vent pour hisser la grand-voile, dérouler le génois en laissant filer la drosse, et éteindre enfin le moteur.

Le retour au PNL se déroulera sans occasionner de stress supplémentaire à mon Amirale, du moins jusqu'au moment d'entamer notre approche pour

entrer dans le bassin. On avait pourtant bien vérifié qu'il n'y avait personne d'engagé ou se préparant à s'engager dans la sortie de la marina quand soudain, arrivant de nulle part, surgit en trombe un autre adepte inconnu de motomarine qui s'amusait, ou plutôt, se regardait faire des « S » jusqu'au moment où il s'est rendu compte de notre présence et qu'il a libéré la voie subito presto. M'enfin! s'exclamerait Gaston La Gaffe, ils se sont tous donné le mot aujourd'hui.

Finalement, mon Amirale était bien contente de terminer la journée bien amarrée à son ponton, parée pour le « *happy hour* ». Nos amis qui arriveront peu de temps après nous, nous raconteront que la motomarine avec les deux personnes à bord a chaviré au beau milieu du fleuve, peu après qu'on se soit écarté de leur route, et ce, à travers plusieurs bateaux, certains skippers ayant dû manœuvrer pour les éviter. Avec le vent et la renverse, un clapot s'était levé et ils ne voyaient qu'occasionnellement les cheveux noirs de la jeune fille qui peinait à rejoindre l'embarcation. Gageons qu'elle n'est pas près de refaire de la motomarine, celle-là.

La morale de cette journée selon l'Amirale, voilier ou moteur, ce n'est pas tellement le type d'embarcation qui est en cause comme l'insouciance ou la témérité de celui ou celle derrière la barre, et ce, encore plus à quelques jours d'une pleine lune. Ah! La pleine lune, je l'avais oublié, celle-là; c'est peut-être l'explication de certains comportements observés! Un autre point à ajouter sur la liste de vérifications avant le départ.

## Le retour au PNL se déroulera sans occasionner de stress supplémentaire à mon Amirale, du moins jusqu'au moment d'entamer notre approche pour entrer dans le bassin.





# Histoire d'un sauvetage

R. John Garside [PA](#)

Par une chaude journée d'été, plusieurs familles s'étaient donné rendez-vous à l'écluse 23, sur le canal Trent, pour un pique-nique au bord de l'eau, une façon traditionnelle de célébrer la fin de l'année scolaire et l'arrivée de la belle saison. Darren Life et sa famille s'étaient rendus jusqu'au site à bord de leur bateau de 40 pieds avec cabine arrière, pour profiter du soleil et s'amuser sur l'eau. L'endroit était calme et paisible.

Darren fait partie des CPS-ECP depuis 2009, année où il a suivi le cours Navigation nautique des CPS-ECP à l'escadrille nautique Peterborough. Lorsque je lui ai demandé pour quelle raison il était devenu membre des CPS-ECP, il m'a répondu : « Peu importe ce que je fais, je privilégie toujours la sécurité et comme ma famille et moi avons prévu de faire de plus longues randonnées en bateau, j'ai compris que c'est ce je devais faire. » Auparavant, Darren avait beaucoup navigué dans le secteur des Mille-Îles de la Voie maritime du Saint-Laurent sur un petit « *cuddy cruiser* ». En compagnie de sa conjointe, Jenn, ils ont souvent été nager, après une journée de travail, dans un coin qu'ils gardaient secret. Ces îles foisonnent de petites baies et de criques et il y a toujours un nouvel endroit à explorer.

La natation a toujours fait partie de la vie de Darren et il a suivi plusieurs cours de natation lorsqu'il était enfant, puis à l'adolescence, il a même fait partie de l'équipe de natation de son école. « Je me suis beaucoup amusé et j'aime être dans l'eau, cela fait partie de ma nature. » En plus de ses qualités de nageur exceptionnel, Darren a toujours pris soin de mettre à jour sa certification RCR (réanimation cardiorespiratoire) et il a suivi plusieurs cours de premiers soins pour que sa formation en sécurité soit toujours à la fine pointe.

En 2008, la famille qui comprenait maintenant quatre personnes a déménagé du secteur de Gananoque à celui de

Peterborough où de nouvelles opportunités de navigation se sont présentées. En vivant aussi près du canal Trent, celui-ci attirait toute la famille, donc Dureen s'est acheté un plus gros bateau et il a suivi le cours Navigation nautique pour pouvoir enfin explorer le canal. Au cours des deux semaines de vacances estivales, la famille a exploré les eaux de la rivière Trent, parfois allant vers le nord, des lacs Kawartha à Rosedale, ou parfois vers le sud dans le cours inférieur de la rivière Otonabee. Peu importe le côté choisi, tous les membres de la famille étaient intéressés et aimaient leur randonnée.

Le dimanche 29 juin 2014, toute la famille se trouvait à bord du bateau et ils se dirigeaient en amont vers l'écluse 23. Il était presque midi. Comme d'habitude, l'écluse était assez occupée et il y avait beaucoup de personnes, soit dans leur bateau en attente de passer l'écluse, soit sur la rive en train de pique-niquer. Parmi le groupe de personnes qui pique-niquaient, il y avait une famille de Toronto qui s'amusaient beaucoup, jusqu'au moment où une jeune fille de 12 ans qui faisait partie du groupe a voulu récupérer sa balle de tennis qui était tombée à l'eau. En se penchant pour attraper la balle, la jeune fille est tombée à l'eau et c'est à ce moment qu'il y a eu de l'agitation.

Ceux parmi vous qui connaissez le canal Trent, savez aussi qu'il y a des rapides en aval du barrage et que le débit de l'eau y est puissant. L'enfant qui est tombée à l'eau a vite été emportée par le courant loin de la rive vers l'aval. Pour lui venir en aide, quatre adultes de ce groupe de Toronto se sont jetés à l'eau pour tenter de la secourir, mais ils ont aussi été emportés par le courant. La situation allait de mal en pis.

Après avoir aperçu l'enfant qui se débattait dans l'eau, Darren a immédiatement plongé à l'eau pour nager jusqu'à elle et lui venir en aide. Au même moment, sa conjointe,

Suite à la page 14

Le Journal de voyage de Carmelle

# Les cœurs palpitent



Le cap légendaire

Texte et photos de  
Carmelle Rousselle  
et Yvon Legault

**L**e 23 février 2017, nous quittons Simon's Town et c'est à 17 h, ce même jour, par un temps calme et ensoleillé, que nous franchissons à moteur le légendaire cap de Bonne Espérance. Tout ce passe bien, et pour nous, ce fut le passage le plus facile depuis la côte sud-africaine. C'est un grand soulagement de retrouver l'Atlantique, à l'abri des vents capricieux et des sautes d'humeur de l'océan Indien.

La navigation du Mozambique jusqu'au Cap fut des plus stressantes. Les conditions y étaient difficiles avec des vents de plus de 30 nœuds et des rafales atteignant 45 nœuds. Les vents dominants du sud-ouest sont menaçants lorsqu'ils rencontrent le courant des Aiguilles. Ce dernier peut atteindre une vitesse supérieure à 4 nœuds et il longe la côte en direction sud-ouest. Quand ces deux éléments fougueux se rencontrent, la mer devient violente et dangereuse avec des vagues rapprochées de 4 à 5 mètres ou, occasionnellement, des vagues scélérates, 2 à 3 fois plus hautes que les vagues moyennes. Nous appréhendons ces conditions et nous avons toujours hâte d'arriver au prochain port.

Jamais, en si peu de temps (de décembre 2016 à février 2017) et dans une zone limitée, 800 milles nautiques du premier port d'entrée de Richard's Bay à Cap Town, nous aurons eu connaissances d'autant d'avaries : des équipiers blessés, des bateaux endommagés, des voiles déchirées, des demandes d'aide, des pannes de moteur, et même un bateau coulé. Les appels d'assistance (*Pan Pan*) auprès du *Sea Rescue* sont nombreux. Ce service gratuit est assumé par des bénévoles efficaces qui viennent secourir plusieurs marins paniqués. Par exemple, parmi tant d'autres, un bateau non manœuvrant remorqué sur plus de 90 M jusqu'au port, et ce, sur une mer fortement agitée. C'est à East London que les collaborateurs du *Sea Rescue* ont secouru deux navigateurs dans un bateau de 10 mètres qui a d'abord été endommagé par une vague scélérate et qui prenait l'eau. C'est en tentant de le remorquer, qu'une deuxième grande vague l'a envoyé par le fond. Au cours d'une soirée à Simon's Town, quatre bateaux ont été pris au dépourvu par des gros coups de vent de plus de 50 nœuds, les empêchant de continuer jusqu'au port et les sauveteurs du *Sea Rescue* ont réussi à les remorquer jusqu'à la marina. Les cœurs palpitent, autant chez ceux qui attendent de l'aide que chez ceux qui ont hâte de voir leurs amis arriver à bon port. Ce n'est pas une légende, la navigation dans ces parages est difficile. Il faut être très vigilant et vérifier la météo une ou deux fois par jour sur plusieurs jours avant d'entreprendre une traversée.

Nous utilisons le logiciel XGate et le téléphone satellite Inmarsat Pro comme modem pour faire la requête de fichiers GRIB de données météorologiques. Mais voilà qu'au moment du passage le plus critique de nos dix ans de navigation, le téléphone satellite ne fonctionne plus – *Panne de réseau* – impossible d'avoir la météo, d'envoyer des messages, d'effectuer des appels,



Échelle de Jacob



Manchots sud-africains

à l'exception d'un seul numéro préenregistré. Le technicien soupçonne que ceci est dû, non pas à une *panne de réseau*, mais plutôt parce que mon logiciel est désuet. Oh la la! Pourtant, tout fonctionnait bien il y a quelques jours et nous n'avons jamais reçu de préavis de mise à jour d'Inmarsat. Puisque nous naviguons assez près de la côte, nous captons le signal sur notre téléphone portable. Catherine et René, qui sont à quelques milles nautiques devant nous, nous envoient des *sms* sur la météo pour les prochaines heures.

À la prochaine escale, nous tentons d'avoir des explications auprès du fournisseur afin de rectifier la situation en faisant les mises à jour nécessaires, mais cela ne fonctionne que partiellement. Nous apprenons que, le 25 janvier dernier, les techniciens d'*Inmarsat* ont effectué des modifications à leur plateforme DATA. Certains paramètres ont été négligés et ce sont les abonnés des cartes prépayées qui sont pénalisés.

Et la saga continue... Le 23 février, le problème n'est que partiellement réglé; nous pouvons envoyer et recevoir des messages, mais pas de fichiers *data*. Nous baissons les bras et quittons la marina de Simon's Town avec un rapport météo en banque pour passer le cap de *Bonne-Espérance*. Nous remercions nos amis Julie M., Élodie B. et Don F., qui se sont engagés à nous envoyer de courts rapports météo. Plusieurs semaines passent avant qu'*Inmarsat* apporte d'autres corrections et finalement, nous pouvons faire la requête et recevoir les fichiers GRIB. Mais d'autres fonctions ne sont pas complètement rétablies. Cette compagnie n'est pas fiable et son service à la clientèle est nul. Nous devons poursuivre notre route avec ce handicap, craignant une prochaine interruption du service. Heureusement que la météo est plus clémente et que les vents sont plus stables dans cette région de l'Atlantique, du moins en cette saison.

Malgré ces conditions de navigation stressante, nous avons beaucoup aimé notre séjour en Afrique du Sud. Les tensions sociales sont palpables, dues aux séquelles de l'Apartheid, mais les gens sont aimables et toujours prêts à rendre service.

Nous avons eu l'occasion de faire un safari à Sainte-Lucie et de voir les animaux typiques dans leur environnement naturel. La visite au parc aquatique de Durban fut extraordinaire. La baignade avec les petits pingouins africains de Simon's Town est hors du commun. Il y a aussi des otaries partout, même sur les quais de la marina où ils aiment bien se faire dorer au soleil. Notre séjour à Cape Town fut réjouissant. Cette ville moderne dominée par la majestueuse *Table Mountain* est impressionnante. Il vente beaucoup, mais on s'y plaît. Notre tournée des vendanges nous a permis de déguster des bons vins sud-africains de la maison *Groot Constancia* – et il est délicieux, ce *Gouverneurs Reserve*.

Sauf pour les premiers 500 M qui furent plus costauds, la traversée de 18 jours jusqu'à l'île Sainte-Hélène se passe bien, dans la détente avec des vents stables et une mer relativement calme. Ça sent le retour (*et ça sent bon!*).

Cette petite oasis au milieu de l'Atlantique Sud est très isolée. Vue de la mer, cette île britannique ressemble à un énorme rocher hostile gardé par d'anciennes forteresses érigées à son sommet. Mais dès que nous pénétrons à l'intérieur, elle nous offre une vue magnifique, avec des vallées verdoyantes agrémentées d'arbres fleuris, des champs où broutent chèvres et bovins, des collines qui surplombent le centre offrant un très beau point d'observation sur l'océan. Même si Napoléon s'y ennuyait, il pouvait profiter d'une nature vivifiante et de paysages d'une grande beauté. À quelques kilomètres plus loin, nous visitons la distillerie de l'île pour déguster des liqueurs confectionnées avec des produits locaux, tels le cactus et le citron. (Napoléon a été bien servi jusque dans sa tombe.) Nous relevons le défi de monter les 699 marches de *l'escalier de Jacob* pour trouver à son sommet une vue imprenable sur Jamestown. Après cette visite de quelques jours fort agréables et de nombreux échanges avec des collègues marins, il faut à nouveau reprendre la mer pour filer vers de nouvelles aventures.

La croisière des étudiants de l'escadrille nautique Nanaimo

# Des étudiants reçoivent une leçon pratique en matière de remorquage

Bob Hoffstrom, PA, escadrille nautique Nanaimo

Le 6 novembre 2016, à 8 heures du matin, trois bateaux ont quitté le quai pour une croisière aller-retour de 25 milles nautiques, du port de Nanaimo à Wakes Cove, à l'extrémité nord de l'île Valdes, en Colombie-Britannique. Six étudiants de la classe d'automne du cours *Navigation nautique* des CPS-ECP se trouvaient à bord. Le maître de croisière, Jim Phillip, avait organisé cette croisière comme à l'habitude et généralement elle se déroulait dans de bonnes conditions météorologiques. L'objectif était de mettre en pratique les compétences acquises en classe: entre autres, d'apercevoir les aides à la navigation, de tracer une route et faire le point en route pour déterminer la position. C'est également une occasion pour les étudiants de transiter par Dodd Narrows où le courant peut atteindre jusqu'à six nœuds, de passer l'entrée difficile de *Pirates Cove* sur *DeCourcy Island* en utilisant un alignement privé et de négocier *False Narrows* où les plaisanciers devaient suivre les marques d'alignement pour éviter le récif. Les trois bateaux participant à l'événement étaient les voiliers *ZACA* et *Three Seasons*, et le bateau à moteur *Nakalat* sur lequel Barb Hoffstrom surveillait la croisière.

Selon les prévisions météorologiques maritimes, il y aurait des nuages avec des vents légers du SE dans la matinée, atteignant 30 nœuds dans le détroit de Géorgie, tôt dans l'après-midi. Étant donné que la route de croisière se trouvait à l'intérieur des eaux protégées où les vents atteignent rarement la vitesse de ceux dans le détroit de Géorgie, la décision a été prise de poursuivre la route et tous les bateaux sont partis à l'heure de départ désignée, avec les deux voiliers en tête et *Nakalat* à l'arrière. Mais, en très peu de temps, le plan de croisière a commencé à se défaire.

Environ une demi-heure après le départ, *Three Seasons* semblait s'être arrêté, et on pouvait observer de l'activité sur le pont. Une brève conversation avec eux à la radio VHF a confirmé qu'ils avaient des problèmes de moteur et qu'ils allaient rebrousser chemin et retourner au port, après avoir transféré leur étudiant à *ZACA* qui continuerait la croisière. *Nakalat* a ensuite pris l'initiative, en passant par Dodd Narrows alors que le courant commençait à aller vers le sud, faire une reconnaissance dans *Pirates Cove* et arriver au Gin Palace Yacht Club à Wakes Cove vers 11 heures pour le lunch. Ce club nautique est l'avant-poste personnel de Stan Wardill et de sa famille qui y ont une belle propriété et un quai situé au club. Stan est un membre fondateur de l'escadrille nautique Nanaimo et depuis



plusieurs années, il a gracieusement offert ses quais à Wakes Cove pour la croisière étudiante des CPS-ECP. À notre arrivée, le soleil s'est montré et le temps est devenu très chaud et agréable. Environ 45 minutes plus tard, *ZACA* s'est joint à nous pour le dîner et une rencontre amicale sur le quai.

À 12h30, il était temps de retourner à Nanaimo, mais le destin a frappé une deuxième fois. Le moteur de *ZACA* n'a pu démarrer. Grâce à la présence de deux ingénieurs et d'un électricien, et après quelques recherches, on a conclu que le solénoïde de démarrage était kaput! On a envisagé des options et, avec la lumière qui baissait, on a décidé que les étudiants recevraient une leçon improvisée sur le remorquage et une application pratique des nœuds. La leçon comprenait la fabrication d'une bride et l'assemblage de deux longueurs de 50 pieds de ligne de nylon tressé de 5/8 pouce pour former une aussière de remorquage de 100 pieds.

Avec les deux diesels de 330 HP du remorqueur, il n'a pas fallu beaucoup d'efforts pour atteindre la vitesse de coque du *ZACA* de 37 pieds, et nous étions de retour au port de Nanaimo avant 15 h. Bien que le vent ait forcé au début de l'après-midi, une vérification à 14 h auprès du phare d'*Entrance Island* a indiqué 13 nœuds du SSE, ce qui était dans notre zone de confort. La fin heureuse d'une autre croisière étudiante des CPS-ECP.



Femme de marin

# OK, J'y vais!!!

Mado Hamel, escadrille nautique des Écluses

C'est dimanche matin. Je relève d'un long congé où je récupère d'un gros rhume qui m'a laissée *knock-out* à faire la patate de divan pendant 4 jours et à badigeonner ce qui me reste de nez comme une grosse fraise au milieu du visage (le truc qui consiste à s'enduire de pâte de zinc – oui, oui, ce qu'on met sur les fesses rougies des bébés – me vient de ma pote Guylaine. Et ça marche!!!!).

Je vacille entre quelques incursions dans mon atelier où je tente de donner forme à un quelconque début de créativité (plus d'erreurs que d'essais), et l'ordinateur où je perds de précieuses minutes de ma vie à jouer à un jeu de cartes insipide; pas d'énergie pour autre chose...

Le téléphone sonne. Je réponds, nonchalante. C'est Serge St-Martin des Escadrilles canadiennes de plaisance, à Beloeil. Il m'explique qu'il connaît mon Capitaine qui lui a donné l'adresse Web de notre site. Il a lu ma dernière chronique (<https://maler999.wordpress.com/2017/01/16/femme-de-marin-2017-01-omg-je-peux-pas-croire-que-je-vais-traverser/>). Il me parle de mon site qu'il trouve très intéressant. Réponse laconique. Puis, il me dit avoir fait lire l'article à sa

conjointe (Jocelyne Guimont) qui est la rédactrice en chef de « Le Hublot », publication officielle des CPS-ECP. Celle-ci aimerait justement publier cet article, de même qu'une série d'articles portant sur le sujet ([https://www.cps-ecp.ca/public\\_fr/public\\_fr.asp?WCE=C=47|K=235669|RefreshT=235670|RefreshS=LeftNav|RefreshD=2356705](https://www.cps-ecp.ca/public_fr/public_fr.asp?WCE=C=47|K=235669|RefreshT=235670|RefreshS=LeftNav|RefreshD=2356705)). Là, j'émerge de mon coma enrhumé.

Depuis mon souper éthylique avec Marcel et Gigi, ma décision penchait du bord de « j'y vais », mais rien n'était encore coulé dans le béton. Avec cette offre de publication, mon cerveau, bien qu'ankylosé, m'a rebondi en pleine face, gueule enfarinée, pour me crier : « *Hey, Pocahontas, saute dans le train (pour pas dire le bateau, eh!eh!eh!) avant qu'il soit passé!* ».

Tout le monde connaît la fameuse phrase : « J'aime mieux avoir des remords que des regrets »... J'ai donc répondu : « Que ça me ferait donc plaisir! » comme si j'avais fait ça toute ma vie! J'ai hérité de mon père deux talents : peindre et raconter des histoires. Je vais donc faire cette traversée, contre vents et marées, et mettre en mots ce que mes tripes tritureront au fil des flots. En d'autres mots, ma décision est prise : je vais faire la traversée de l'Atlantique en décembre prochain.

Ma vie a été singulière, ma retraite ne le sera pas moins.



Serge Paul et Mado Hamel

Mais que veut dire vraiment le mot « **retraite** »? Si on se fie à différentes définitions du dictionnaire, on lit :

- *Action de se retirer de la vie active, d'abandonner ses fonctions; état de quelqu'un qui a cessé ses activités professionnelles.*

Disons que selon cette formulation, il est vrai que je vais cesser les activités professionnelles que j'occupais depuis 15 ans et ce, sans peine aucune.

- *Lieu où quelqu'un se retire pour vivre dans le calme, la solitude, ou pour se cacher.*

Le calme, oui. La solitude? Je la vis depuis les quinze dernières années alors que je vis à Montréal, lorsque mon Capitaine part au loin. La solitude ne me fait pas peur et elle est même devenue une amie indispensable pour me ressourcer. Me cacher? Je crois, au contraire, que la solitude permet de se

retrouver et de s'assumer. Elle permet d'aller vers les autres, plus confiante.

- *Terme d'escrime. Mouvement en arrière, par lequel on se met hors de l'atteinte des bottes que porte l'adversaire.*

L'adversaire étant le travail que je faisais, je n'ai plus envie de perdre de précieuses minutes de ma vie pour des gens qui n'en valent pas la peine. Comme on dit, il faut choisir ses batailles et celle-là (c.-à-d. délaissé mon travail professionnel) n'est pas une perte.

- *Se dit des eaux qui reviennent dans leur lit.*

Moi qui ai toujours aimé l'eau, qui suis un signe d'eau (Poissons), peut-être avais-je peur d'une partie de moi-même que j'ose maintenant confronter avec respect et crainte. Je reviens à la maison...

- *L'art de prendre sa retraite sans battre en retraite.*

Je prends ma retraite de mon milieu professionnel, mais non de la vie! J'ai envie de faire ce qui me rend heureuse : superviser des intervenants, peindre et exposer, m'exposer à la vie, partager cette partie qui rend mon Capitaine si vivant, et par surcroît moi aussi.

L'année 2017 promet d'être radieuse : deux projets me tiennent maintenant à cœur : l'exposition d'Artistes de cœur (<http://artistesdecœur.com/>) et ma traversée.

Maudit que j'ai aucun regret face à la décision que j'ai prise. L'aventure et l'inconnu m'attendent. On verra bien!

Suite de la page 9

## Histoire d'un sauvetage

Jenn, a interpellé les plaisanciers les plus près pour qu'ils lancent leurs bouées de sauvetage vers les quatre adultes qui maintenant se débattaient pour rester à flot.

Darren a réussi à attraper la jeune fille et il l'a maintenu sur son dos pendant que trois des adultes qui avaient plongé à sa rescousse ont réussi à attraper les anneaux de sauvetage et ont nagé vers la rive. Malheureusement, un des adultes n'a pu agripper un anneau et il s'est noyé. Avec la jeune fille accrochée à son dos, Darren a réussi à rejoindre la rive la plus proche. Il a dit : « Le courant était très fort et j'ai dû nager sur une distance de 50 pieds pour rejoindre la jeune fille, mais je n'étais pas seul pour tenter de la sauver. » Il a expliqué qu'au moment où Jenn a sonné l'alarme, les plaisanciers alentour ont réagi rapidement et ils ont lancé des bouées de sauvetage, dont certaines qui se trouvaient au mur de la station d'écluse. Sans ces bouées auxquelles ils ont pu s'agripper, les adultes qui s'étaient jetés à l'eau avaient peu de chances de survivre, car aucun d'eux n'était un bon nageur.

Pour Darren, la trentaine de minutes qu'il a passé à l'eau pour secourir la fillette demeurent floues, car il était d'abord concentré à tenter de la rejoindre, malgré un fort courant et, lorsqu'elle a grimpé sur son dos, il n'a pensé qu'à rejoindre

la rive. Pendant tout ce temps, il est demeuré calme et concentré. « Les manœuvres des autres plaisanciers et de Jenn ont porté fruit et ils ont aussi leur part de responsabilité dans ce sauvetage », a-t-il dit.

J'ai ensuite demandé à Darren quel conseil il donnerait aux parents et il a répondu : « Gardez les enfants loin du rivage et prenez garde aux barrages! Il est très dangereux de se trouver en aval d'un barrage, car les courants y sont forts et il est très facile pour un enfant d'avoir accès à l'eau bouillonnante. Ce n'est pas un endroit sécuritaire pour s'amuser ».

Il applique sa devise « la sécurité avant tout » chaque fois qu'il est sur le bateau et que Jenn ou quelqu'un d'autre aide à son accostage. Tous doivent porter une veste de flottaison sur le pont avant. Il recommande également à chaque plaisancier de faire vérifier son embarcation au moyen du programme gratuit *Vérification de courtoisie des embarcations de plaisance* des CPS-ECP et de toujours savoir où sont les gilets de sauvetage et de les garder à portée de la main. »

Plusieurs mois plus tard, à la ville de London, Darren Life faisait partie des 45 Canadiens qui ont reçu la médaille de la bravoure des mains du gouverneur général pour souligner leur héroïsme. Darell a dit : « Ce fût une leçon d'humilité, même si la foule était imposante pour la remise des prix. Je n'étais qu'une des 45 personnes honorées. »

# Visitez l'Île-du-Prince-Édouard et venez célébrer l'endroit où le pays est né

Ne manquez pas d'assister au congrès 2017 qui se tiendra à l'Île-du-Prince-Édouard. Les plaisanciers et les bénévoles qui occupent des postes au sein des CPS-ECP et qui proviennent de toutes les régions du Canada s'y rassembleront pour assister à des ateliers et donner leur opinion, échanger avec d'autres membres et en connaître de nouveaux, célébrer nos succès et, bien entendu, s'amuser. Nous avons hâte de vous accueillir et de vous faire goûter à l'hospitalité proverbiale des gens d'ici envers les plaisanciers de partout au Canada.

Cette année, le congrès annuel se tiendra sur le bord de mer de Charlottetown, à l'hôtel Delta Prince Edward, lequel offre un service agréable alliant confort et commodité. Situé à un emplacement unique au centre-ville, au cœur du « Berceau de la Confédération », l'hôtel offre un vaste assortiment d'infrastructures de qualité. Les 201 chambres ont soit une vue sur la ville, soit une vue à couper le souffle du port de Charlottetown. Au-delà du bras de mer, de nombreux phares s'élèvent sur les falaises rouges. De la terrasse de l'hôtel, vous pouvez voir trois phares distincts et d'autres juste à côté. Pour réserver une chambre au Delta Prince Edward à 169 \$ par nuit, appelez au 1-888-263-2427.

L'Île-du-Prince-Édouard est un joyau lumineux composé de riches pâturages verts et de falaises rouge vif; une province insulaire entourée par les eaux salées de l'océan et aux dimensions idéales pour le tourisme. Le paysage tout en douceur vous rappelle de ralentir et de profiter de la paix et la beauté du moment. En parcourant les routes de campagne, vous découvrirez des fermes bien entretenues, des phares historiques perchés sur des falaises, des villages pittoresques de pêcheurs et des dunes ondulantes qui se déplacent dans la brise.

Reprenez votre souffle après un été trépidant et essayez de ne pas penser aux impératifs de l'hiver. Sur l'Île-du-Prince-Édouard, vous trouverez le calme parfait entre les tempêtes. L'air et le soleil sont encore chauds, les plages sont sereines et inoccupées. Les arbres se transforment en une magnifique courtepoinde de couleurs et, dans toute la province la récolte abondante de l'été vous attend sur les tables, les vérandas et les couvertures de pique-nique.

## Le thème de notre congrès est le « Berceau du Canada »

Il y a 150 ans, un petit groupe d'élus est arrivé en bateau à Charlottetown. Ils se sont réunis pour discuter de la possibilité d'unir trois colonies maritimes, mais des représentants se sont également présentés à la conférence pour soulever une question plus large et semer les germes d'un concept visant à établir une union plus large et à créer un pays. Cet événement historique de 1864 a mené à la fondation du Canada. L'île est aussi connue sous le nom « Abegweit », le mot mi'kmaq souvent interprété comme « terre bercée sur les vagues ».

Nous vous invitons à devenir un voyageur qui remonte dans le

temps jusqu'en 1864 et qui revit les événements passionnants qui ont conduit à la création de ce grand pays. Vous découvrirez l'histoire de l'île et l'histoire du Canada.

## À quoi ressemble le goût de l'automne?

Prenez les ingrédients les plus frais, cueillis sur notre terre fertile ou pêchés en nos mers agitées. Apportez-les aux restaurants, aux marchés et aux vendeurs locaux. Mettez-les entre les mains d'artistes qualifiés de la restauration, dont beaucoup sont formés à l'Institut culinaire du Canada ici même, à Charlottetown. Préparez-les parfaitement et servez-les avec style et un sourire. L'Île-du-Prince-Édouard est la plus petite province du Canada, mais le sol riche et les eaux pures produisent une abondance de trésors culinaires. En fait, la taille modeste de l'île aide à récolter les ingrédients locaux des fermes familiales traditionnelles, des pêcheurs et des producteurs artisanaux, et permet de les livrer rapidement à une grande variété de marchés et de restaurants. Le résultat, c'est un paradis pour les gourmets. Et c'est approprié, parce que comme nos premiers colons, les insulaires se sont toujours réunis dans la cuisine pour partager des histoires et des chansons en dégustant un copieux repas fait maison. Donc, en vous appuyant sur les talents de nos chefs primés, arrivez affamés et vous êtes sûrs de quitter l'île heureux.

## Vous pouvez penser à l'IPÉ comme une destination estivale

L'automne est une période chargée, avec des concerts, des ceilidhs, des fêtes de cuisine et des jam-sessions de musique country partout dans l'île. Nous avons aussi du théâtre communautaire, des dîners-théâtre, des violonneux et des gigueux.

## Vivez votre automne en plein air

Restez à l'intérieur et vous pouvez certainement passer un temps merveilleux, mais l'automne sur l'Île-du-Prince-Édouard semble nous appeler à l'extérieur. L'île est magnifique à l'automne. Le doux ciel bleu, l'océan bleu profond, les collines verdoyantes parsemées des couleurs d'automne. Faites une promenade sur l'une de nos nombreuses plages peu fréquentées. Faites du vélo sur les routes ou explorez nos sentiers. Vous avez déjà essayé de faire du kayak ou du canot-kayak? Que diriez-vous de Géocaching? Escaladez un phare. Explorez les falaises de grès, où la terre rencontre la mer. Allez observer les oiseaux et voir combien parmi nos plus de 330 espèces, vous pouvez repérer. Explorez les bois magiques de Green Gables. Jouez au golf sur l'un des 30 parcours, allant des golfs familiaux aux légendaires. Ce ne sont là que quelques-unes des raisons pour lesquelles vous devriez passer l'automne à l'extérieur, à l'Île-du-Prince-Édouard. Consultez [www.charlottetown2017.com](http://www.charlottetown2017.com)



# AGA CHARLOTTETOWN

au Delta Prince Edward Island • 25 au 28 octobre 2017



18 Queen St., Charlottetown, PE, C1A 4A1 - Téléphone (902) 566-2222

Congrès 2017 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](http://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 \_\_\_\_\_  
N° de membre \_\_\_\_\_ Poste \_\_\_\_\_  
Est-ce votre première participation à un congrès national?  Oui  Non

### FORFAIT REPAS POUR TOUT LE CONGRÈS

Comprend : souper et soirée thématique du vendredi, dîner de l'AGA, banquet et soirée de gala du commandant en chef, le samedi.

\_\_\_\_\_ x 230 \$ / \$260 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Si vous ou votre conjoint(e) ne désirez pas assister à tous les repas du congrès, veuillez réserver les repas séparés ci-dessous.

### REPAS INDIVIDUELS DU CONGRÈS

Vendredi : Souper et soirée thématique - « Berceau du Canada » \_\_\_\_\_ x 85 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Samedi : Dîner de l'AGA \_\_\_\_\_ x 60 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Samedi : Banquet et soirée de gala du commandant en chef \_\_\_\_\_ x 115 \$ = \_\_\_\_\_ \$

### EXCURSIONS

Mercredi – Excursion de la ville en autobus à deux étages \_\_\_\_\_ x 32 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Jedi – Excursion dans l'île (dîner inclus) \_\_\_\_\_ x 92 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Vendredi – Excursion sur la rive sud et vue du pont de la Confédération \_\_\_\_\_ x 58 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Samedi – Visite d'un phare et d'un vignoble \_\_\_\_\_ x 70 \$ = \_\_\_\_\_ \$

Total = \_\_\_\_\_ \$

Pour la description des excursions, allez à <http://www.charlottetown2017.com/francais.html>

**\*Profitez de la réservation à tarif préférentiel en envoyant votre inscription avant le 11 septembre 2017.**

### PAIEMENT

Chèque : Veuillez émettre votre chèque à l'ordre de « CPS-ECP », pour « Congrès 2017 ». Les chèques postdatés ne seront pas acceptés.

Mastercard  VISA Nom sur la carte \_\_\_\_\_

N° de carte \_\_\_\_\_ Date d'échéance (mois/année) \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

Restrictions physiques, alimentaires ou autres : \_\_\_\_\_

Le tarif des réservations effectuées après le 11 septembre 2017 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 acceptons sans aucuns frais les annulations faites au plus tard le 12 septembre 2017. À compter du 13 septembre 2017, les annulations seront sujettes à des frais de 35 \$ par personne. Après le 9 octobre 2017, les annulations ne seront partiellement remboursées que si un autre participant s'inscrit pour prendre votre place.